

# NOTĂ DE FUNDAMENTARE

## Secțiunea 1

### Titlul proiectului de act normativ

#### **ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ**

**privind unele măsuri pentru proiectele de infrastructură de transport, proiectele pentru dezvoltarea infrastructurii de management integrat al deșeurilor, proiectele privind îmbunătățirea sistemului de răspuns la risc și proiectele privind investiții în infrastructuri spitalicești, finanțate din fonduri externe nerambursabile, precum și pentru modificarea unor acte normative**

## Secțiunea a 2-a

### Motivul emiterii actului normativ

#### **2.1 Sursa proiectului de act normativ**

În contextul aprobării ulterioare a Acordului de Parteneriat și al accelerării procesului de aprobare al programelor, 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 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, prevede 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 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 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 Dezvoltare Durabilă, Programul Educație și ocupare, Programul Creștere inteligentă, digitalizare și instrumente financiare, Programul Sănătate, Programul Tranziție justă, Programul Incluziune și demnitate socială, Programul Asistență tehnică a fost desemnat Ministerul Investițiilor și

Proiectelor Europene ca titular de program și autoritate de management.

Pentru Programul 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, cele de dezvoltare a infrastructurii de management integrat al deșeurilor și proiectele privind îmbunătățirea sistemului de răspuns la risc au prevăzută finanțarea pentru perioada de programare 2021-2027 în Programul Transport (PT), respectiv Programul 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.

Programul Transport și Programul 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 a 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 Municipiului 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 plata: 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 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, PT 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, PT 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 PT sunt localizate pe rețeaua TEN-T Core.

Având în vedere focusul programului pe intervențiile aferente rețelei TEN-T Core PT 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 PT contribuie la întărirea legăturilor strategice ale regiunii extinse a Mării Negre, precum și Parteneriatul Estic și Balcanii de Vest.

Principala provocare pe care PT 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 PT 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 agreate cu Comisia Europeană și cu experții Băncii Europene de Investiții (BEI) – JASPERS și PASSA.

Lista de investiții prezentată în cadrul PT 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 PT 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 PT sunt structurate în baza raportului nevoie/strategie de dezvoltare astfel:

- Infrastructura rutieră:

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 guvernantei 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); eliminarea punctelor negre de pe rețeaua TEN-T; construcția de variante ocolitoare, pasaje denivelate; construcția de parcări 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 urbană

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: dezvoltarea/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 PDD vor fi sprijinite măsuri care să adreseze cu prioritate realizarea conformării cu Pachetul privind Economia Circulară (PEC) pentru a susține prevenirea, pregătirea pentru reutilizarea 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 PDD 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. PDD 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, PDD 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 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iunie 2021 privind Fondul european de dezvoltare regională și Fondul de coeziune, 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/PGDDB, PNGD, precum și cadrul instituțional aferent sistemelor de management integrat al deșeurilor. PDD va finanța cu prioritate, în funcție de disponibilitatea finanțării, implementarea investițiilor demarate sau pregătite în cadrul POIM 2014 – 2020.

Perioada 2020-2021 a marcat sectorul spitalicesc, din cauza pandemiei de COVID - 19 astfel încât problemele sectorului spitalicesc - infrastructura învechită, circuitele neperformante, siguranța pacientului, personalul insuficient - au devenit și mai pregnante.

Transformarea sistemului de sănătate se produce lent, discontinuu și fragmentat, fiind în continuare marcat de deficiențe structurale una dintre ele fiind infrastructura de sănătate care este distribuită neuniform între regiuni și județe, cu capacități și cu niveluri de dotare inegale, puțin adecvate nevoilor de sănătate ale populației și neadaptate tehnologiilor moderne.

Pandemia COVID-19 a perturbat sever sistemul de sănătate, accentuând inegalitățile în accesul la servicii și criza resurselor umane. Totodată, s-a întârziat implementarea unor intervenții de servicii publice limitând progresul reformei și agravând tendințele deja existente.

Raportul de țară 2020 evidențiază principalele provocări ale sistemului de sănătate: starea de sănătate sub media Uniunii Europene, una din cele mai scăzute speranțe de viață din Uniunea Europeană (UE), rata mortalității evitabile și cea din cauze tratabile printre cele mai înalte din UE, accesibilitate redusă la servicii de sănătate, infrastructura medicală vetustă, continuitatea și integrarea între diferitele niveluri de îngrijire slăbesc reziliența sistemului de sănătate.

Unitățile medicale și medicii sunt distribuiți inegal între rural și urban, iar rețeaua de medici de familie scade constant și nu există stimulente pentru cei din rural. Cheltuielile cu asistența medicală preventivă sunt reduse, iar dotarea cu echipamente terapeutice și de diagnostic este printre cele mai deficitare din UE. Nevoia de fonduri alocate pentru serviciile medicale din România este determinată și de starea actuală a infrastructurii specifice serviciilor medicale care în cea mai mare parte este învechită, expusă riscurilor de infecții nozocomiale și cu circuite care fac inefficientă organizarea activităților medicale fiind necesare investiții pentru relocarea activităților specifice unităților medicale.

În acest sens, Programul Sănătate are ca scop creșterea capacității sistemului de sănătate cu rolul de a oferi acces la servicii de calitate și siguranță tuturor cetățenilor. Programul Sănătate se adresează nivelurilor sistemului de îngrijiri de sănătate pentru a răspunde în timp adecvat și în condiții de calitate și siguranță atât nevoilor actuale de îmbunătățire a accesului la servicii de diagnostic și tratament, dar și nevoilor de servicii de prevenție primară și secundară pentru reducerea îmbolnăvirilor.

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 nerambursabilă 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 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 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 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 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

Consecințele negative ale neaprobării proiectului de ordonanță de urgență pentru demararea acțiunilor PT înainte de aprobarea programului sunt în principal legate de imposibilitatea semnării contractelor de finanțare și efectuarea plăților în condițiile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 133/2021 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2021-2027 alocate României din Fondul european de dezvoltare regională, Fondul de coeziune, Fondul social european Plus, Fondul pentru o tranziție justă, pentru proiecte cu valori foarte mari pentru care la acest moment au fost asigurate credite de angajament în cadrul POIM 2014-2020 în vederea semnării contractelor de achiziție, însă nu se pot asigura credite bugetare pentru începerea efectivă a lucrărilor.

Principalele proiecte avute în vedere sunt: Proiectare și execuție Autostrada de Centură București km 0+000-km 100+900, Sector Centura Nord km 0+000-km 52+770, Lot 1: km 2+500-km 20+000" și Autostrada Sibiu Pitești Etapa 2 Secțiunea 3.

În data de 09 august 2022, după finalizarea procesului de reevaluare a ofertelor, Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) a comunicat rezultatul procedurii de atribuire a contractului pentru "Proiectare și Execuție Autostrada de Centură București km 0+000-km 100+900, Sector Centura Nord km 0+000-km 52+770, Lot 1: km 2+500-km 20+000", semnarea contractului de achiziție publică va fi posibilă imediat ofertantul desemnat câștigător fiind Asocieria Impresa Pizzarotti & C SpA Italia S.p.A. - RETTER Projectmanagement, cu prețul de 815.075.249,74 lei fără TVA. În acest sens, angajarea cheltuielilor se va face din POIM 2014-2020 pentru semnarea contractului de proiectare și execuție.

De asemenea pentru proiectul Autostrada Sibiu Pitești Etapa 2 Secțiunea 3 au fost asigurate credite de angajament și a fost semnat contractul de lucrări însă nu se pot asigura credite bugetare pentru emiterea ordinului de începere și plata avansului.

Având în vedere faptul că necesitatea dezvoltării și modernizării infrastructurii spitalicești precum și dotarea acestora cu echipamente medicale constituie o prioritate la nivel național pentru a asigura servicii publice de calitate destinate populației dar și pentru a asigura intervenții în timp real atunci când situația o impune prin unitățile de primiri urgențe, dar și prin secțiile de terapie intensivă,

Ținând cont că pentru modernizarea și dezvoltarea infrastructurii spitalicești, dar și a infrastructurii prespitalicești au fost alocate fonduri în valoare de 3,8 mld euro, prin Politica de Coeziune, în cadrul Programului Sănătate 2021-2027, pentru dezvoltarea de infrastructuri spitalicești noi de natura spitalelor

regionale/județene de urgență, pentru care este necesară demararea urgentă a implementării, Având în vedere necesitatea asigurării unei comunicări eficiente la nivelul autorităților de management, privind sursele de finanțare aferente programelor operaționale din perioada de programare 2021-2027, este necesară o viziune/strategie comună privind instrumentele de comunicare, precum și colectarea tuturor informațiilor/datelor privind proiectele de comunicare la nivelul unei singure structuri de specialitate din cadrul Ministerului Investițiilor și Proiectelor Europene.

Astfel, Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene prin structura de specialitate va asigura avizarea tuturor proiectelor din domeniul comunicării, de la nivelul autorităților de management și va centraliza datele privind implementarea proiectelor de comunicare, necesare asigurării unui mesaj clar, concis și uniform privind oportunitățile de finanțare aferente perioadei de programare 2021-2027.

În ceea ce privește finanțarea proiectelor în conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 113/2022 privind unele măsuri necesare în vederea implementării Fondului de ajutor european destinat celor mai defavorizate persoane, decontarea unor cheltuieli privind sprijinirea refugiaților din Ucraina, precum și acordarea de granturi din fonduri externe nerambursabile pentru investiții destinate re tehnologizării IMM-urilor, publicată în Monitorul Oficial al României Partea I, nr. 720 din 18 iulie 2022, respectiv pragul minim de 60 de puncte, poate conduce la situația în care majoritatea operatorilor din industria alimentară să nu poată fi declarați eligibili.

### **2.3 Schimbări preconizate**

Urmare a adoptării prezentului act normativ, proiectele de transport, proiectele pentru dezvoltarea infrastructurii de management integrat al deșeurilor, proiectele privind îmbunătățirea sistemului de răspuns la risc și proiectele de investiții în infrastructura spitalicească și ambulatorie finanțate prin Programul de Transport, Programul Dezvoltare Durabilă și Programul de Sănătate din cadrul priorităților de finanțare prezentate mai sus, vor putea fi demarate până la aprobarea formală a celor trei programe de către Comisia Europeană.

În mod specific, se prevede posibilitatea introducerii în bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene a creditelor de angajament și bugetare necesare proiectelor din cadrul Programului de Transport, Programului Dezvoltare Durabilă și Programului de Sănătate. 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 Programului de Transport și Programului Dezvoltare Durabilă.

Ulterior aprobării Programului de Transport, Programului Dezvoltare Durabilă și Programului de Sănătate proiectele vor fi reevaluate pe cadrul legal și procedural aferente acestuia cu adăugarea modificărilor rezultate dacă este cazul. Cheltuielile efectuate până la aprobarea Programului de Transport, Programului Dezvoltare Durabilă și Programului de Sănătate vor fi solicitate la rambursare Comisiei Europene după aprobarea formală a acestora.

Acest demers are în vedere lecțiile învățate în decursul celorlalte perioade programatice pentru a evita întârzierile în pregătirea, evaluare și contractarea proiectelor de infrastructură.

Întrucât aprobarea programelor la nivelul Comisiei Europene se va produce până la finele anului 2022, pentru a putea evita riscul grevării bugetului de stat cu supracontractarea aferentă perioadei programatice 2014-2020, de a demara proiectele de infrastructură finanțate din 2021-2027 astfel încât să nu se mai înregistreze întârzieri în implementare este necesară adoptarea unui cadru legal de reglementare în vederea angajării acestor categorii de cheltuieli.

II. De asemenea, prezentul act normativ reglemenează rolul Ministerului Investițiilor și Proiectelor Europene de coordonator național al comunicării și diseminării informațiilor referitoare la accesarea



fondurilor europene și asigurarea transparenței informațiilor publice în sectorul finanțării externe aferente Politicii de Coeziune și Planului național de redresare și reziliență al României.

Având în vedere reglementările comunitare și obligațiile ce revin unui stat membru cu privire la transparența accesării, utilizării fondurilor europene este necesară elaborarea unei strategii la nivel național și o coordonare la nivel național în sectorul finanțării externe aferente Politicii de Coeziune și Planului național de redresare și reziliență al României.

În acest sens Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene va asigura acest rol de coordonator național fiind responsabil de elaborarea unei strategii naționale și ulterior de implementarea acesteia la nivel național în sectorul finanțării externe aferente Politicii de Coeziune și Planului național de redresare și reziliență al României.

III. Prezentul act normativ aduce și unele modificări altor acte normative cum ar fi:

1. Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2022 privind unele măsuri pentru proiectele de infrastructură de apă și apă uzată finanțate din fonduri europene și pentru modificarea unor acte normative, publicată în Monitorul Oficial al României Partea I, nr. 710 din 14 iulie 2022;
2. Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 64/2022 privind ajustarea prețurilor și a valorii devizelor generale în cadrul proiectelor finanțate din fonduri externe nerambursabile, publicată în Monitorul Oficial al României Partea I, nr. 472 din 11 mai 2022, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 243/2022;
3. Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 112/2022 privind instituirea unor măsuri pentru stimularea investițiilor cu finanțare din fonduri externe nerambursabile în domeniul eficienței energetice, resurselor regenerabile de energie pentru întreprinderi mari și întreprinderi mici și mijlocii, energiei verzi din surse regenerabile destinate autorităților publice locale, precum și unele măsuri în domeniul specializării inteligente, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, publicată în Monitorul Oficial al României Partea I, nr. 721 din 18 iulie 2022,
4. Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 113/2022 privind unele măsuri necesare în vederea implementării Fondului de ajutor european destinat celor mai defavorizate persoane, decontarea unor cheltuieli privind sprijinirea refugiaților din Ucraina, precum și acordarea de granturi din fonduri externe nerambursabile pentru investiții destinate re tehnologizării IMM-urilor, publicată în Monitorul Oficial al României Partea I, nr. 720 din 18 iulie 2022,
5. Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 19/2022 privind unele măsuri referitoare la garanțiile de bună execuție constituite în cadrul contractelor de achiziție publică și al contractelor sectoriale, publicată în Monitorul Oficial al României Partea I, nr. 216 din 4 martie 2022, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 255/2022;
6. 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), publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 458 din 29 mai 2020.

S-a constatat o serie de probleme care trebuie corijate și a căror îndreptare este absolut necesară pentru a nu periclita implementarea proiectelor finanțate din fonduri europene nerambursabile.

În situația modificărilor aduse Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 64/2022 a fost extinsă aplicabilitatea acesteia și către alte categorii de sectoare cum ar fi:

- proiectele de infrastructură de interes local, județean și național;
- regenerare urbană;
- proiecte de eficiență energetică și de dezvoltare a infrastructurii în educație.

De asemenea, având în vedere că în procesul de legiferare au fost aduse unele modificări prin legea de

aprobare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 64/2022, prin prezenta ordonanță de urgență se urmărește corelarea prevederilor cu modificările stabilite în Ordonanței de urgență a Guvernului nr.109/2022 cu forma adoptată prin Legea de aprobare a O.U.G nr. 64/2022.

În situația modificărilor aduse Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2022 s-au realizat modificări cu privire la art. V, VI și VII.

În situația modificărilor aduse la Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 112/2022, acestea au survenit ca urmare a negocierilor purtate cu Comisia Europeană în aprobarea modificărilor de programe sau ca urmare a implementării măsurilor.

În situația modificărilor aduse la Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 113/2022, acestea au survenit ca urmare a implementării măsurilor.

În situația modificărilor aduse la Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 88/2020, acestea au survenit ca urmare a implementării măsurilor.

#### **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**

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

##### **3.2 Impactul social**

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

##### **3.3 Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului**

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

##### **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 infrastructurii de transport, mediu și infrastructură spitalicească cu impact major asupra echilibrului macroeconomic ale României.

Măsurile de sprijin acordate prin prezenta ordonanță de urgență a Guvernului pentru relansarea activității economice la nivel național influențează direct capacitatea entităților din domeniul construcțiilor, iar neadoptarea acestor măsuri de sprijin va avea ca efect grave dificultăți în desfășurarea activităților, cu impact direct asupra veniturilor la bugetului de stat, dar și asupra ratei șomajului la nivel național.

Rezultatele acestor măsuri vor avea ca efect menținerea în activitate a microîntreprinderilor, IMM-urilor și întreprinderilor mari din domeniul construcțiilor, implicit a locurilor de muncă furnizate de acestea pe perioada în care se resimt acut în economie efectele pandemiei COVID -19.

##### **3.4.1 Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici**

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

##### **3.4.2 Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat**

Prin corelarea măsurilor adoptate cu cele prevăzute în Comunicarea Comisiei privind Cadrul temporar în materie de ajutor de stat în contextul pandemiei COVID -19 se asigură compatibilitatea măsurilor de ajutor de stat avute în vedere cu legislația europeană în domeniu.

##### **3.5. Impactul asupra mediului de afaceri**

Impactul financiar va fi pozitiv prin menținerea în funcțiune a microîntreprinderilor, IMM-urilor și întreprinderilor mari din domeniul construcțiilor și de producție existente având în vedere deblocarea șantierelor și asigurarea implementării proiectelor în condițiile actuale ale pieței.

Impactul financiar va fi pozitiv prin menținerea în funcțiune a IMM-urilor în domeniile eligibile prevăzute de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 82/2022 privind unele măsuri pentru acordarea de granturi din

fonduri externe nerambursabile pentru investiții destinate capacității, prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr.112/2022 privind instituirea unor măsuri pentru stimularea investițiilor cu finanțare din fonduri externe nerambursabile în domeniul eficienței energetice, resurselor regenerabile de energie pentru întreprinderi mari și întreprinderi mici și mijlocii, energiei verzi din surse regenerabile destinate autorităților publice locale, precum și unele măsuri în domeniul specializării inteligente, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, precum și Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 113/2022 privind unele măsuri necesare în vederea implementării Fondului de ajutor european destinat celor mai defavorizate persoane, decontarea unor cheltuieli privind sprijinirea refugiaților din Ucraina, precum și acordarea de granturi din fonduri externe nerambursabile pentru investiții destinate rețehnologizării IMM-urilor.

### 3.6 Impactul asupra mediului înconjurător

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

### 3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării-

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

### 3.8 Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

### 3.9. Alte informații

Nu au fost identificate

## 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
<b>4.1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:</b>						
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.)						
<b>4.2. Modificări ale cheltuielilor bugetare,</b>						

<b>plus/minus, din care:</b>						
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.)						
<b>4.3. Impact financiar, plus/minus, din care:</b>						
a) buget de stat						
b) bugete locale						
<b>4.4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare</b>						
<b>4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare</b>						
<b>4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare</b>						
<b>4.7. Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adaptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente:</b>						
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**

Sumele necesare art. I-III se suportă din bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și din bugetul Ministerului Investițiilor și Proiectelor Europene, cu încadrarea în prevederile bugetare aprobate. Autoritatea de Management pentru Programul Transport, Autoritatea de Management pentru Programul Dezvoltare Durabilă și Autoritatea pentru Programul de Sănătate vor autoriza cheltuielile, potrivit cadrului legal și procedural aplicabil perioadei de programare 2014-2020, cu respectarea prevederilor art. 73 alin. (5) din Regulamentul (UE) 1060/2021.

Sumele cheltuite conform art. I - III ale prezentei ordonanțe de urgență vor fi declarate către Comisia Europeană ulterior aprobării programelor. Sumele rambursate de Comisia Europeană vor reîntregi bugetul de stat, având în vedere faptul că potrivit prevederilor art. 63 din Regulamentul (UE) nr. 1060/2021 cheltuielile sunt eligibile de la data transmiterii programelor către Comisia Europeană.

În eventualitatea declarării unor cheltuieli ca fiind neeligibile, acestea vor face obiectul prevederilor Ordonanței de urgență nr. 66/2011 privind prevenirea, constatarea și sancționarea neregulilor apărute în obținerea și utilizarea fondurilor europene și/sau a fondurilor publice naționale aferente acestora, cu modificările și completările ulterioare. Altfel, sumele necesare punerii în aplicare a celorlalte prevederi ale prezentei ordonanțe de urgență vor fi suportate din fonduri europene nerambursabile.

De asemenea, toate proiectele ce ar urma să beneficieze de aceste prevederi sunt proiecte care fie beneficiază de mecanismul fazării fie sunt proiecte care urmează a fi implementate pe următoarea perioadă de programare 2021-2027. Astfel, contribuția aferentă bugetului de stat ar urma să fie angajată, cu încadrarea în prevederile bugetare anuale aprobate cu această destinație. La acest moment nu se poate estima un impact asupra bugetului de stat consolidat luând în calcul și procesul de aprobare a noilor programe la nivelul Comisiei Europene.

### **Secțiunea a 5-a**

#### **Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare**

**5.1. Măsurile 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. Măsurile normative necesare transpunerii directivelor UE**

**5.3.2. Măsurile 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 majore semnalate în implementarea proiectelor de infrastructură din sectorul transporturi, mediu și domeniul sanitar 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**

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

## **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 modificările și 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.

Uniunea Națională a Consiliilor Județene din România a transmis propuneri și observații prin adresa nr. 4128/2022. MIPE a analizat propunerile și observațiile formulate și a comunicat răspuns prin adresa nr.243/05.09.2022.

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

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

## **6.5. Informații privind avizarea de către:**

a) Consiliul Legislativ

Proiectul de act normativ a fost avizat de Consiliul Legislativ prin avizul nr.

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, Institutul Național de Statistică, Agenția Națională pentru Achiziții Publice, Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice, Autoritatea Rutieră Română, Autoritatea Națională de Reglementare în Domeniul Energiei, Autoritatea Națională pentru Protecția Consumatorului, Institutul Național de Statistică.

Consiliul Concurenței a formulat propuneri și observații care au fost analizate și preluate parțial de inițiator. MIPE a analizat propunerile și observațiile formulate și a comunicat răspuns prin adresa nr.243/05.09.2022.

Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice a comunicat că nu are propuneri și observații asupra proiectului de act normativ.

## 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 26.08.2022.

**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, proiectele pentru dezvoltarea infrastructurii de management integrat al deșeurilor, proiectele privind îmbunătățirea sistemului de răspuns la risc și proiectele privind investiții în infrastructuri spitalicești, finanțate din fonduri externe nerambursabile, precum și pentru modificarea unor acte normative, 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**

**Avizatori:**

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

**Sorin Mihai GRINDEANU**

**MINISTRUL AFACERILOR INTERNE**

**Lucian Nicolae BODE**

**MINISTRUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILOR  
PUBLICE ȘI ADMINISTRAȚIEI**

**CSEKE Attila - Zoltán**

**MINISTRUL MEDIULUI, APELOR  
ȘI PĂDURILOR**

**TÁNCZOS Barna**

**MINISTRUL SĂNĂTĂȚII**

**Alexandru RAFILA**

**MINISTRUL FINANȚELOR**

**Adrian CÂCIU**

**MINISTRUL JUSTIȚIEI**

**Marian - Cătălin PREDOIU**



**Avizatori:**

**MINISTRUL ENERGIEI**

**Virgil -Daniel POPESCU**

**MINISTRUL CERCETĂRII, INOVĂRII ȘI  
DIGITALIZĂRII**

**Sebastian-Ioan BURDUJA**

**MINISTRUL ANTREPRENORIALULUI ȘI  
TURISMULUI**

**Constantin-Daniel CADARIU**

**MINISTRUL ECONOMIEI**

**Florin Marian SPĂTARU**

**MINISTRUL AGRICULTURII ȘI  
DEZVOLTĂRII RURALE**

**Petre DAEA**

**SERVICIUL DE TELECOMUNICAȚII  
SPECIALE**

**Ionel-Sorin BĂLAN**