

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul actului normativ

Lege privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 115/2011 privind stabilirea cadrului instituțional și autorizarea Guvernului, prin Ministerul Finanțelor Publice, de a scoate la licitație certificatele de emisii de gaze cu efect de seră atribuite României la nivelul Uniunii Europene

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea situației actuale

Prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr.115/2011, aprobată prin Legea nr. 163/2012, cu modificările și completările ulterioare, a fost instituit cadrul legal la nivelul României pentru aplicarea Regulamentului (UE) nr. 1031/2010 al Comisiei privind calendarul, administrarea și alte aspecte ale licitării certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în temeiul Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității, și se autoriza Guvernul, prin Ministerul Finanțelor Publice, să scoată la licitație, prin platforma comună de licitație, certificatele de emisii de gaze cu efect de seră atribuite României la nivelul Uniunii Europene.

Ministerul Finanțelor Publice este autorizat să tranzacționeze în numele României, pe platforma comună, atât certificatele de emisii de gaze cu efect de seră aferente instalațiilor staționare (EUA-european unit allowances), cât și certificatele de emisii de gaze cu efect de seră aferente sectorului aviație (EUAA-european unit aviation allowances).

Tranzacționarea certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră aferente sectorului de aviație pe platforma comună nu a început încă, dar la nivelul Comisiei Europene se poartă discuții avansate pentru licitarea acestor certificate, în consecința fiind necesară stabilirea mecanismului financiar privind sumele rezultate din licitarea acestor certificate.

Ministerele beneficiare nu au aprobat sume în anul 2014 pentru finanțarea proiectelor prevăzute de art. 10 alin. (3) din Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003.

Activitatea de transport în ultimii ani a avut o creștere semnificativă, jucând un rol esențial în dezvoltarea economică, ceea ce a determinat la nivel național și o creștere a emisiilor de gaze cu efect de seră, consum de energie și combustibil.

Activitatea de transport urban reprezintă un factor esențial în dezvoltarea economică și socială a unei societăți, a unui oraș, a expansiunii urbane, a necesității de mobilitate individuală.

Efectele negative ale activității de transport se văd asupra tuturor componentelor mediului prin:

- poluarea atmosferică datorită emisiilor de particule și gaze toxice;
- poluarea solului și a apelor cu produse petroliere;
- poluarea sonoră;
- consecințele asupra climei prin creșterea nivelului emisiilor de gaze cu efect de seră, care provoacă un impact pe termen lung asupra mediului și sănătății populației.

În ceea ce privește sectorul transport, „Strategia de dezvoltare durabilă a Uniunii Europene” este „de a se asigura că sistemele de transport îndeplinesc nevoile economice, sociale și de mediu, minimizând în același timp efectele nedorite asupra economiei, societății și mediului”.

Strategia Ministerului Mediului și Schimbărilor Climatice în domeniul sectorului Transporturi este dezvoltarea unui sistem durabil care să îmbunătățească coeziunea socială, accesul în zonele periferice, reducerea impactului asupra mediului și în principal reducerea de emisii, care să promoveze competitivitatea economică prin îmbunătățirea infrastructurii și folosirea combustibililor prietenoși cu mediul.

Reducerea emisiilor de dioxid de carbon (CO₂), provenite din transportul rutier urban, trebuie să fie realizată printr-o abordare integrată, eficientă din punct de vedere al costurilor, care să combine inovația din domeniul tehnologiei de propulsie a autovehiculelor și utilizarea „combustibililor ecologici (alternativi)”.

Combustibilii alternativi sunt combustibilii care înlocuiesc petrolul ca sursa de energie pentru transporturi și care au potențialul de a contribui la decarbonizarea transporturilor.

Pentru a circula cu autovehicule nepoluante care să funcționeze cu combustibili alternativi „mai curați” pentru protejarea mediului și a sănătății cetățenilor este necesară transformarea motoarelor DIESEL, care echipează autovehiculele, pentru funcționarea cu G.P.L. (GAZ PETROLIER LICHEFIAT), devenind astfel motoare mai „curate”, cu eficiență energetică sporită.

Folosirea G.P.L.-ului ca și combustibil alternativ pentru alimentarea motoarelor transformate din DIESEL în funcționarea cu G.P.L. oferă o serie de avantaje:

- Reducerea emisiilor poluante (la pornirea pe timp rece, emisiile de noxe ale GPL-ului sunt de 10-20 de ori mai mici).
- Asigură o ardere completă în cilindri, de unde lipsa funinginii în ulei și utilizarea mai îndelungată a uleiului de motor.
- Prelungește viața motorului prin reducerea nivelului de vibrații și a depunerilor din interiorul acestuia.
- Scade nivelul de zgomot generat de funcționarea motorului.

Deoarece parcurile auto din România sunt foarte vechi și poluante, acestea nu prezintă siguranță în trafic, punând în pericol integritatea fizică și psihică a cetățenilor, afectând în același timp și mediul înconjurător. Prin urmare, municipalități din România (Prahova, Iași, Suceava, ș.a.) deja au început trecerea parcului de transport public de persoane pe combustibili alternativi prin transformarea autobuzelor din dotare din DIESEL în funcționarea cu G.P.L.

De asemenea, ca o soluție privind decongestionarea traficului auto în localitățile

urbane mari și implicit ameliorarea calității aerului, se impune identificarea de soluții oferite cetățenilor pentru ca prin crearea infrastructurii și educarea acestora să treacă la folosirea de mijloace de transport „curat”.

Introducerea unor servicii de transport cu bicicleta reprezintă o inițiativă fezabilă pentru multe orașe de mari dimensiuni, după cum arată experiența europeană. Pentru a avea succes, modul de aplicare a acestor inițiative trebuie să fie foarte bine pregătit și trebuie să se încadreze în strategia generală de transport.

Acest lucru va avea un impact pozitiv atât asupra condițiilor de trafic auto care se desfășoară în zonele respective cât și un puternic impact asupra mediului înconjurător prin scăderea noxelor generate de traficul auto.

Întrucât în zona centrală a Bucureștiului este un trafic aglomerat, promovarea unor măsuri menite să faciliteze mersul cu bicicleta reprezintă o alternativă de transport ecologic.

În prezent, rețeaua de piste de bicicliști din Municipiul București este slab dezvoltată și nu face față traficului existent, și mai ales celui de perspectivă.

În același timp, configurarea actuală a arterelor de circulație din București nu asigură o circulație fluentă și facilă a traficului de bicicliști, și nici nu permite o dezvoltare a rețelei de piste de biciclete care să îmbunătățească condițiile de circulație pentru această categorie de participanți la trafic.

În principal, din punctul de vedere al utilizatorilor, principalele cerințe ale acestora sunt legate de lipsa benzilor dedicate circulației cu bicicleta, siguranța circulației și lipsa parcarilor, acestea fiind principalele motive pentru care nu se utilizează (mai frecvent) bicicleta.

Utilizarea în comun a transportului public și a bicicletei prezintă numeroase beneficii precum:

- creșterea numărului de destinații accesibile și disponibile utilizatorilor de biciclete
- flexibilitate pentru utilizatorii transportului public
- oferă o variantă durabilă deplasărilor cu autoturismul personal
- creșterea ariei de utilizare/acces către transportul public
- permite bicicliștilor să evite situațiile periculoase din trafic
- extinderea posibilităților de recreere și turism pentru cicliști
- creșterea accesibilității pentru utilizatorii de biciclete și ale persoane cu mobilitate redusă – scaune cu roțile, părinți cu cărucioare
- îmbunătățirea stării de sănătate prin exercițiu fizic regulat (mersul pe bicicletă reprezintă un mod foarte convenabil de a încorpora activitatea fizică în rutina zilnică a fiecărei persoane)

Numărul călătorilor cu bicicleta este sub 0,4% din totalul călătorilor. Rezultă de aici necesitatea promovării acestui sistem de transport atât prin asigurarea infrastructurii necesare, realizarea de sisteme de închiriere a bicicletelor și, de

asemenea, de popularizare prin toate mijloacelor a acestui sistem de transport.

În acest context promovarea transportului alternativ prin stimularea utilizării bicicletelor pornind de la realizarea rețelei de piste de biciclete și a facilităților pentru închiriere biciclete în zona centrală a capitalei reprezintă un obiectiv pentru municipalitatea București în vederea diminuării poluării produsă de traficului rutier și implicit pentru a reduce emisiile de CO₂ venind în întâmpinarea impunerilor ce decurg din Strategia Națională privind Schimbările Climatice.

Apariția acestei rețele stradale pentru utilizarea bicicletelor are efecte benefice asupra condițiilor de viață ale populației expusă la un nivel de zgomot ridicat pe arterele cu circulație intensă preconizând diminuarea nivelului de zgomot înregistrat în prezent pe marile bulevarde.

De asemenea reprezintă un factor de stimulare a turismului prin facilitarea accesului la obiectivele culturale și de agrement ale capitalei cum ar fi în zona de nord complexul cultural Mogoșoaia, Grădina Zoologică București, Parcul Herăstrău, muzeele și monumentele de cult localizate pe axa marilor bulevarde, zona centrală și Centrul Istoric, în zona de est Arena Națională și noua Sală Polivalentă, în zona de sud Parcul Natural Văcărești, Parcul Tineretului, în zona de vest Grădina Botanică, palatul Cotroceni, Palatul Parlamentului etc.

Totodată, comasarea școlilor este o temă pe care autoritățile locale din mediul rural trebuie să o analizeze ținând cont și de principiul eficienței utilizării resurselor pentru asigurarea egalității de șanse la învățătură pentru toți elevii.

În prezent preșcolari și elevi, cu vârste cuprinse între 5 ani și 14 ani, sunt nevoiți să străbată pe jos sau cu mijloace de transport improprie transportului de persoane, învechite, poluate, de la 3 km la peste 20 km zilnic, reprezentând distanța de la localitatea de domiciliu la școală, dus-întors. De asemenea trebuie să se țină seama și de particularitățile mediului din care provin elevii, de situația socială și financiară a părinților acestora, precum și de condițiile geografice și de infrastructură existente pe raza administrativ-teritorială a localității de domiciliu și a localității în care se află unitatea școlară la care este arondat, astfel încât acestea să nu aibă ca și consecință directă abandonul școlar ori un act educațional sub nivelele standardelor de calitate stabilite de prevederile legii educației naționale.

Sunt unități de învățământ care nu au mijloace de transport sau care au dar, sunt foarte vechi, poluante, ceea ce face ca acestea să nu prezinte siguranță în trafic punând în pericol integritatea fizică și psihică a elevilor, afectând în același timp și mediul înconjurător. Acest fapt determină pe de o parte, creșterea costurilor cu reparațiile, creșterea nivelului noxelor, iar pe de altă parte, decalaje în programul școlar al elevilor care pot duce la absentism sau chiar abandon școlar.

De asemenea, de menționat este faptul că, în subordinea Ministerului Educației Naționale sunt organizate și funcționează 26 de cluburi sportive studențești, structuri sportive de drept public, cu personalitate juridică, constituite în scopul organizării și administrării activităților sportive de performanță.

Cluburile sportive studențești din subordinea MEN dar și cluburile sportive școlare promovează, cu prioritate, disciplinele, ramurile și probele sportive cuprinse în

programul jocurilor olimpice, preponderent la categoriile de vârstă tineret și seniori.

În momentul de față, cluburile sportive studențești din subordinea MEN au 165 de secții pe ramură de sport afiliate la federațiile sportive naționale pe ramură de sport și participă în competițiile sportive naționale și internaționale oficiale la diferite categorii de vârstă cu rezultate sportive remarcabile. Dintre acești tineri sunt selectați sportivii cei care ajung să facă sport de performanță și să reprezinte numele României la nivel internațional.

Pregătirea și participarea sportivilor în competiții presupune deplasarea permanentă a acestora în și de la locul de desfășurare, activitate destul de greu de administrat dată fiind diversitatea sistemelor competiționale pe fiecare ramură de sport și a faptului că majoritatea competițiile sportive se desfășoară preponderent la sfârșitul săptămânii, suprapunându-se o serie de activități.

2. Schimbări preconizate

Prin prezentul act normativ se instituie un mecanism de finanțare flexibil astfel încât, sumele obținute din comercializarea certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră, să poată fi utilizate pentru proiecte urgente care se încadrează în categoria prevăzută de art. 10 alin. (3) din Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003.

De asemenea, pentru unitate de tratament, prin prezentul act normativ se propune instituirea aceluiași mecanism de finanțare a proiectelor din sumele obținute din comercializarea certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră aferente atât instalațiilor staționare, cât și sectorului de aviație.

Având în vedere că prevederile art. 12³ alin. (2) și (4) din Hotărârea Guvernului nr.780/2006 privind stabilirea schemei de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră, cu modificările și completările ulterioare, au fost abrogate prin Hotărârea Guvernului nr. 204/2013, la pct. I.1 din prezentul act normativ se are în vedere modificarea alin. (1) al art. 11 astfel încât norma de trimitere să invoce prevederile art. 12³ alin. (1) din Hotărârea Guvernului nr. 780/2006.

Potrivit art. II alin. (2) lit. e) din Hotărârea Guvernului nr.204/2013, fondurile obținute din licitații sunt folosite pentru finanțarea proiectelor care au ca scop reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră: încurajarea trecerii la forme de transport public cu emisii reduse de gaze cu efect de seră. Pentru îndeplinirea acestei cerințe, transportul interurban al elevilor este necesar a fi asigurat cu autovehicule omologate CE cu emisii de noxe în concordanță cu minim normele Euro 5 (exemplu: achiziția microbuze școlare 16+1 locuri cu o capacitate cilindrică de 2298 are un o emisie CO2 DE 212gr/km).

Referitor la „Proiectul privind implementarea unui sistem de transport cu bicicleta în zona centrală a Municipiului București, utilizarea în comun a transportului public și a bicicletei” prezintă beneficii precum creșterea numărului de destinații accesibile și disponibile utilizatorilor acestui mijloc de deplasare.

Proiectul cuprinde următoarele componente principale: realizarea pistelor de bicicliști în zona centrală a Municipiului București, crearea unui sistem de servicii de închiriere și puncte intermodale pentru bicicliști, crearea de facilități de parcare

pentru bicicletele private.

Terenul aferent lucrărilor prevăzute în proiect este construit dintr-o rețea stradală orientată pe direcțiile NS și EV, rețea care are în componență un număr de 61 bulevarde și străzi în lungime totală de 99,90 km.

Numărul total de deplasări cu autoturismul pe rețeaua rutieră a Municipiului București în zona centrală, este în medie, 400.000 vehicule circulante pe zi lucrătoare.

Obiectivul general al „Proiectului privind implementarea unui sistem de transport cu bicicleta în zona centrală a Municipiului București” este acela de a realiza o rețea mai extinsă a pistelor de biciclete din Municipiul București, care să asigure condiții de circulație fluente și sigure pentru participanții la trafic care folosesc acest mijloc de transport.

Se estimează de asemenea, că prin realizarea acestei rețele de piste de biciclete va crește numărul participanților la trafic care vor folosi acest mijloc de deplasare în detrimentul transportului auto.

Acest lucru va avea un impact pozitiv atât asupra condițiilor de trafic auto care se desfășoară în zonele respective cât și un puternic impact asupra mediului înconjurător prin scăderea noxelor generate de traficul auto.

Prin urmare, prin aprobarea alocării MMSC a sumei de 44.630 mii lei se are în vedere realizarea unei rețele mai extinse a pistelor de biciclete din Municipiul București, care să asigure condiții de circulație fluente și sigure pentru participanții la trafic care folosesc acest mijloc de transport, precum și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în atmosferă.

Referitor la proiectul „Transformarea autobuzelor din funcționarea Diesel în funcționare cu gaz petrolier lichefiat”, acesta urmărește o reorientare a administrațiilor locale spre autovehicule nepoluante, care constituie o alternativă la autovehiculele care folosesc surse clasice de carburant, în orașul Ploiești.

Întrucât parcul auto al orașului este foarte vechi și poluant, pentru a circula cu autobuze nepoluante care să funcționeze cu combustibili alternativi „mai curați” pentru protejarea mediului și a sănătății cetățenilor este necesară transformarea motoarelor DIESEL, care echipează autobuzele, pentru funcționarea cu G.P.L. (GAZ PETROLIER LICHEFIAT), devenind astfel motoare mai „curate”, cu eficiență energetică sporită.

G.P.L. – este omologat la standard European, EN 589 fiind catalogat „combustibil verde” prin norma europeană, adoptată în România sub indicativul SRN 589-2002.

G.P.L. – este un produs derivat format dintr-un amestec de propan și butan în diverse procente;

G.P.L. – este curat, nu conține apă sau alte impurități având o ardere completă și nu generează depuneri carbonice pe pistoane, segmenti etc.

G.P.L. – este nontoxic;

G.P.L. – are cea mai mică rată de inflamabilitate dintre combustibilii alternativi. Temperatura de aprindere este mai mică cu 50% față de benzină.

Autovehiculele care folosesc G.P.L. sunt mai puțin zgomotoase decât cele

DIESEL, reducându-se astfel poluarea fonică.

G.P.L.-ul nu uzează motorul, pentru ca nu afectează lubrifierea cilindrilor, nu se amestecă cu uleiul și nu conduce la degradarea cilindrilor, garantând utilizarea uleiului în condiții de siguranță până la termenul precizat de producător.

În Europa combustibilul G.P.L. este utilizat la scară largă, reprezentând 3% din carburanți și propulsând peste 9 milioane de autovehicule în țări precum: România, Bulgaria, Germania, Italia, Olanda, Austria, Polonia, Danemarca.

Conform documentației proiectului „Transformarea autobuzelor din funcționarea Diesel în funcționare cu gaz petrolier lichefiat”, trecerea de la utilizarea combustibilului DIESEL cu G.P.L. conduce la reducerea cu aproximativ 1,07 tone de CO₂/lunar per autobuz.

Prin urmare, prin aprobarea alocării MMSC a sumei de 22.315 mii lei se are în vedere transformarea autobuzelor aparținând Primăriei Municipiului Ploiești, din funcționarea DIESEL în funcționarea cu G.P.L.

Întrucât în unele localități din mediul rural numărul elevilor este redus, pentru a le asigura accesul la educație este necesar să se asigure transportul acestora în special către unitățile de învățământ din centrele de comună.

Totodată, dotarea cu microbuze sau autocare, după caz, a cluburilor sportive școlare și a cluburilor sportive studentești din subordinea/coordonarea Ministerului Educației Naționale ar aduce o îmbunătățire semnificativă a activității acestora, conducând la eficientizarea cheltuielilor de transport și la o mai bună programare a deplasărilor sportivilor în competiții și pregătire. Astfel rezultatele sportive ale membrilor acestor cluburi s-ar putea îmbunătăți, iar sportul ar fi din nou un punct de interes pentru tineri. În plus, sportul este un element fundamental pentru o dezvoltare armonioasă a tinerilor și pentru sănătatea societății.

Astfel, prin aprobarea alocării Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice a sumei de 90.300 mii lei, se are în vedere achiziționarea, în condițiile legii a unor microbuze, după cum urmează:

- pentru transportul elevilor din mediul rural în vederea asigurării transportului școlar pentru elevii din comunitățile rurale îndepărtate de unitățile școlare la care sunt arondați, un număr de 300 microbuze, tip 16+1 locuri și 100 microbuze, 28+2 locuri;
- pentru dotarea unităților administrativ teritoriale în vederea asigurării mijloacelor de transport unităților de învățământ preuniversitar care au în structură și secții de club sportiv școlar, necesare deplasărilor sportivilor și colectivelor tehnice aferente la competițiile sportive interne și internaționale cu un nr. de 65 bucăți – 16+1 locuri.

Prin aprobarea alocării Ministerului Tineretului și Sportului a sumei de 20.600 mii lei, se are în vedere achiziționarea, în condițiile legii a unor microbuze și autocare, după caz, pentru dotarea Ministerului Tineretului și Sportului, cu un număr de 100 de microbuze sau autocare (53 bucăți - 16+1 locuri, 30 bucăți - 8+1 locuri, 14 bucăți - 28+2 locuri, 3 bucăți – 58 + 2 locuri) în vederea asigurării mijloacelor de transport unităților aflate în subordinea acestuia, necesare deplasărilor sportivilor și colectivelor tehnice aferente la competițiile sportive interne și internaționale.

Prin aprobarea alocării Ministerului Educației Naționale a sumei de 20.100 mii lei,

se are în vedere achiziționarea, în condițiile legii a unor microbuze și autocare, după caz, pentru dotarea Ministerului Educației Naționale cu un număr de 68 de microbuze 16+1 locuri și cu un număr de 26 microbuze 28+2 locuri, în vederea asigurării mijloacelor de transport pentru cluburile sportive școlare și pentru cluburile sportive studențești aflate în subordinea/coordonarea a Ministerului Educației Naționale, conform Hotărârii Guvernului nr. 185/2013 privind organizarea și funcționarea Ministerului Educației Naționale, necesare deplasărilor sportivilor și colectivelor tehnice aferente la competițiile sportive universitare interne și internaționale;

- Necesarul microbuzelor și autocarelor a fost stabilit pe baza consultărilor efectuate cu instituțiile menționate.

Aceste microbuze și autocare vor fi utilizate exclusiv în scopul transportului elevilor din mediul rural cu domiciliul în sate dispersate, la unitățile școlare cu personalitate juridică din mediul rural, în care să se concentreze activitatea de învățământ, în vederea asigurării egalității de șanse și sporirea accesului la educație și a ridicării gradului de pregătire al elevilor prin:

- scăderea numărului de elevi care învață în regim simultan;
- scăderea procentului de cadre didactice fără studii corespunzătoare postului didactic ocupat;
- creșterea numărului mediu de elevi la clasă;
- creșterea raportului nr. de elevi/cadru didactic și implicit încadrarea finanțării unităților de învățământ în costul standard per elev;
- asigurarea unor condiții normale de transport pentru elevi/preșcolar;
- reducerea emisiilor de noxe ca, urmare a înlocuirii unor mijloace de transport vechi, poluate, cu altele noi;
- asigurarea unor mijloace de transport noi, corespunzătoare tehnic, nepoluante pentru acele unități de învățământ preuniversitar de stat care în prezent nu pot asigura transportul elevilor la și de la unitățile de învățământ.

Distanța între localitatea unde se află unitatea de învățământ la care elevii se deplasează și localitatea de domiciliu a acestora variază de la 3 km la 10 km, fiind necesare efectuarea unui număr zilnic de curse ce variază între 2 și 10, în funcție de numărul de elevi transportați și distanță.

De asemenea, aceste microbuze sau autocare, vor fi utilizate exclusiv în scopul deplasărilor sportivilor și colectivelor tehnice aferente din cadrul unităților aflate în coordonarea/subordonarea Ministerului Tineretului și Sporturilor și al Ministerului Educației Naționale la competițiile sportive interne și internaționale, precum și pentru deplasarea sportivilor și colectivelor tehnice aferente, din cadrul unităților de învățământ preuniversitar care au în structură și secții de club sportiv școlar, la competițiile sportive interne și internaționale.

Conform legii, Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, Ministerul Tineretului și Sportului, precum și Ministerul Educației Naționale vor răspunde de modul de utilizare a sumei alocate.

De menționat este faptul că, toate costurile legate de utilizarea acestor microbuze –

întreținere, combustibil necesar funcționării acestora, plata personalului care va asigura conducerea microbuzelor, etc. – vor fi suportate de din bugetelor proprii ale unităților administrativ – teritoriale, beneficiare ale microbuzelor repartizate, precum și din bugetele Ministerului Tineretului și Sportului și respectiv Ministerului Educației Naționale.

Repartizarea mijloacelor de transport către unitățile administrativ – teritoriale, în vederea transportului elevilor din unitățile de învățământ preuniversitar de stat din mediul rural și pentru unitățile administrativ-teritoriale în vederea asigurării mijloacelor de transport unităților de învățământ preuniversitar care au în structură și secții de club sportiv școlar, se va face conform prevederilor ordinului comun al ministrului dezvoltării regionale și administrației publice și al ministrului educației naționale.

Având în vedere necesitatea transportului sportivilor și a colectivelor tehnice la competițiile interne și internaționale,

Având în vedere necesitatea utilizării urgente și eficiente a fondurilor provenite din vânzarea certificatelor de emisie de gaze cu efect de seră, astfel încât și această sursă de finanțare să contribuie la creșterea economică,

Având în vedere necesitatea asigurării transportului elevilor din localitățile izolate, din mediul rural, către unitățile de învățământ din centrele de comună sau către cele mai apropiate unități de învățământ din mediul urban,

Luând în considerare că, în multe cazuri, în mediul rural, distanța dintre localitatea de domiciliu a elevului și cea în care se află școala este destul de mare, iar unele unități de învățământ nu au mijloace de transport pentru transportul elevilor sau în cele în care există astfel de mijloace de transport, acestea sunt vechi, poluante, punând în pericol integritatea fizică și psihică a elevilor, afectând și mediul înconjurător,

În vederea asigurării egalității de șanse la învățătură pentru toți elevii și ținând seama de faptul că toate aceste elemente vizează interesul public și constituie situații a căror reglementare este necesară și nu poate fi amânată,

Având în vedere necesitatea transportului sportivilor și a colectivelor tehnice la competițiile interne și internaționale.

Luând în considerare economiile care s-ar realiza la bugetul statului prin renunțarea la închirierea mijloacelor de transport pentru deplasările la competițiile sportive.

Având în vedere că mijloacele de transport de care dispun cluburile sportive sunt uzate și nu mai prezintă siguranță pentru transportul sportivilor și a colectivelor tehnice.

În vederea asigurării de șanse egale de participare pentru toți sportivii la competițiile naționale și internaționale.

Eliminarea dezavantajelor privind deplasarea la competițiile naționale și internaționale a sportivilor proveniți de la Cluburile sportive școlare, față de sportivi proveniți din mediul privat;

În cazul în care această dotare a cluburilor sportive nu se va efectua în regim de urgență, atragem atenția supra disfuncționalităților cu consecințe negative asupra

desfășurării activității sportive de performanță astfel:

- imposibilitatea participării cu un număr mai mare de sportivi la campionatele sportive interne, de obiectiv – competițiile desemnate de către Federațiile naționale sportive unde se pot realiza baremuri/standarde de participare pentru campionatele internaționale oficiale respectiv, Jocurile Olimpice, Campionate Mondiale, Campionate Europene, Cupe Europene, etc;
- posibilitatea cluburilor de a participa în același timp la mai multe discipline sportive – cluburile au în componența lor cel puțin 10 – 15 secții la diferite discipline sportive, marea majoritate fiind sporturi olimpice. Acestea își desfășoară activitatea competițională în general în perioada martie – septembrie, de regulă la fiecare sfârșit de săptămână, mai multe discipline în mai multe localități din țară. Neparticiparea sportivilor la etapele de campionat național poate atrage după sine excluderea din competițiile interne și internaționale sau depunerea acestora, care duce la o ierarhizare nereală a sportivilor în Campionatul Național.

Prin urmare, dotarea corespunzătoare cu microbuze și autocare a cluburilor sportive poate duce la:

- eficientizarea timpului de deplasare la competiții, ceea ce determină ca perioada aferentă pregătirii și refacerii sportivilor să crească implicit la creșterea performanței sportive;
- eficientizarea costurilor cu transportul, ceea ce conduce la posibilitatea alocării de sume mai mari pentru pregătirea și refacerea sportivilor;
- posibilitatea lărgirii bazei de selecție a viitorilor sportivi din mediul rural, prin asigurarea transportului de la școală în bazele sportive.

3. Alte informații

Având în vedere urgența achiziționării microbuzelor sau, după caz, a autocarelor destinate atât transportului elevilor din mediul rural - din comunitățile rurale îndepărtate de unitățile școlare la care sunt arondați, deplasărilor sportivilor și colectivelor tehnice aferente din cadrul unităților de învățământ preuniversitar care au în structură și secții de club sportiv școlar, la competițiile sportive interne și internaționale, precum și ale sportivilor din cadrul cluburilor școlare și studențești din subordinea/coordonarea Ministerului Educației Naționale și ale sportivilor din unitățile sportive din subordinea Ministerului Tineretului și Sportului, este necesară introducerea unei excepții de la cadrul general, respectiv, aprobarea sumelor prin hotărâre a Guvernului pe baza proiectelor selectate de Administrația Fondului pentru Mediu.

Precizăm că această excepție este dată de aprobarea sumelor prin hotărâre a Guvernului cât și de la selectarea proiectelor de către Administrația Fondului pentru Mediu.

Totodată, până în prezent la Administrația Fondului pentru Mediu nu sunt depuse și nici selectate proiecte în baza Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 115/2011, aprobată prin Legea nr. 163/2012, cu modificările și completările ulterioare.

Secțiunea a 3-a
Impactul socioeconomic al prezentului act normativ

1. Impactul macroeconomic

Prezentul act normativ va avea un impact macroeconomic pozitiv.

1¹ Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat

Prezentul act normativ nu are impact asupra domeniilor menționate.

2. Impactul asupra mediului de afaceri

Prezentul act normativ va contribui la dezvoltarea mediului de afaceri.

3. Impactul social

Cei peste 38.000 de elevi și preșcolari sunt principalii beneficiari ai acestui act normativ care prin aprobare contribuie la asigurarea egalității de șanse și sporirea accesului la educație și la ridicarea gradului de pregătire a acestora.

Impactul social pozitiv se manifestă și asupra comunității locale prin creșterea gradului de implicare și responsabilizare a acesteia.

Utilizarea în comun a transportului public ecologic și a bicicletei prezintă numeroase beneficii precum:

- creșterea numărului de destinații accesibile și disponibile utilizatorilor de biciclete
- flexibilitate pentru utilizatorii transportului public
- oferă o variantă durabilă deplasărilor cu autoturismul personal
- creșterea ariei de utilizare/acces către transportul public
- permite bicicliștilor să evite situațiile periculoase din trafic
- extinderea posibilităților de recreere și turism pentru cicliști
- creșterea accesibilității pentru utilizatorii de biciclete și ale persoane cu mobilitate redusă – scaune cu roțile, părinți cu cărucioare
- eficientă din punct de vedere energetic,
- generează un nivel de zgomot redus

4. Impactul asupra mediului

Transportul în general reprezintă o componentă indispensabilă a societății și a vieții noastre iar transportul rutier reprezintă un pilon important în cadrul acestuia. Nu trebuie ignorat însă faptul că îndeosebi traficul rutier contribuie în mod semnificativ la emisiile de poluanți atmosferici și gaze ce generează schimbările climatice.

Prezentul act normativ asigură limitarea și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră ca urmare a valorificării eficiente a sumelor rezultate în urma vânzării certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră.

Mijloacele de transport folosite în acest moment de unitățile de învățământ, cluburile sportive școlare și cluburile sportive studențești sunt foarte vechi, poluante, ceea ce face ca acestea să nu prezinte siguranță în trafic punând în pericol integritatea fizică și psihică a elevilor, afectând în același timp și mediul înconjurător.

De menționat este faptul că, utilizarea, în continuare, a acestor mijloace de

transport determină pe de o parte, creșterea costurilor cu reparațiile, creșterea nivelului noxelor, iar pe de altă parte, decalaje în programul școlar al elevilor care pot duce la absenteism sau chiar abandon școlar și în programul competițional.

Prin urmare, achiziționarea acestor mijloace de transport, ce duce la reînnoirea parcului auto al unităților administrativ – teritoriale în vederea transportului elevilor din unitățile de învățământ preuniversitar de stat din mediul rural precum și pentru dotarea unităților administrativ – teritoriale în vederea asigurării mijloacelor de transport unităților de învățământ preuniversitar, care au în structură și secții de club sportiv școlar necesare deplasărilor sportivilor și colectivelor tehnice aferente la competițiile sportive interne și internaționale, precum și dotarea cluburilor sportive școlare și a cluburilor sportive studențești, vor conduce la reducerea nivelului noxelor și poluării, urmare a deplasării în grup a acestora și scăderii numărului de automobile utilizate de familiile elevilor/studentilor, dar și de unitățile de învățământ/sportive, în mare parte automobile poluante, pentru transportul către școală sau competiții sportive.

Cu titlu de exemplu, pentru achiziția de 300 de microbuze (16 +1) se va face o reducere de 18.000.000gCO₂ după următoarea formulă de calcul:

300 microbuze x 16 elevi = 4 800 elevi

1 dacie performantă consumă 140gCO₂

Un elev merge în medie cu mijloc de transport cca 30 km dus/întors

4 800 elevi x 140 gCO₂ (consumul la o dacie) = 672 000 gCO₂/km

672 000gCO₂ x 30 km = 20 160 000 gCO₂

Un microbuz consuma 212 gCO₂ (media pentru EURO5 și EURO6)

300 microbuze x 212 gCO₂ = 63 600 gCO₂ x 30 km = 1 908 000gCO₂

Reducere CO₂ = 20 160 000 gCO₂ - 1 908 000gCO₂ = 18 252 000 gCO₂

În ceea ce privește „Proiectul privind implementarea unui sistem de transport cu bicicleta în zona centrală a Municipiului București, un obiectiv țintă este, ca în curs de 5 ani, să se realizeze o reducere a emisiilor de 3-5% a traficului individual monitorizat din oraș și creșterea proporțională a traficului de biciclete. Aceasta ar duce la o scădere cu aproximativ 12.000-20.000 de vehicule circulante pe zi și implicit o reducere a emisiilor de CO₂ în atmosferă.

Referitor la proiectul „Transformarea autobuzelor din funcționarea Diesel în funcționare cu gaz petrolier lichefiat”, în Municipiul Ploiești, trecerea de la utilizarea combustibilului DIESEL cu G.P.L. conduce la reducerea cu aproximativ 1,07 tone de CO₂/lunar per autobuz.

3. Alte informații

Nu este cazul.

Secțiunea a 4-a

Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)						
- mii lei -						
Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Medi a pe 5 ani
1	2	3	4	5	6	7
	2014	2015	2016	2017	2018	
1.Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: (i) impozit pe profit (ii)impozit pe venit b) bugete locale: (i) impozit pe profit c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) contribuții de asigurări						
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: (i) cheltuieli de personal (ii)bunuri și servicii b) bugete locale: (i) cheltuieli de personal (ii)bunuri și servicii c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii						
Secțiunea a 5-a Efectele prezentului act normativ asupra legislației în vigoare						
1.Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor actului normativ: a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ, b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	Se va elabora un ordin comun al ministrului dezvoltării regionale și administrației publice și al ministrului educației naționale cu privire la repartizarea microbuzelor.					

	Se vor elabora ordine ale ministrului tineretului și sportului și al ministrului educației naționale pentru repartizarea microbuzelor/autocarelor achiziționate, către unitățile din subordine,
2.Conformitatea actului normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare	Prezentul act normativ reprezintă și o măsură de implementare a art. 10 alin. 3 lit. f din Directiva 2003/87/CE, în sensul că încurajează trecerea la forme de transport public.
3.Măsurile normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.
4.Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.
5.Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.
6.Alte informații	Nu este cazul.
Secțiunea a 6-a Consultările efectuate în vederea elaborării prezentului act normativ	
1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Nu este cazul.
2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul prezentului act normativ	Nu este cazul.
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care actul normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Actul normativ a fost supus dezbaterii publice potrivit legislației în vigoare.
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Actul normativ a fost supus consultării interministeriale.
5. Informații privind avizarea de către:	Proiectul prezentului act normativ

a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	a fost avizat favorabil de Consiliul Legislativ prin avizul nr. 389/2014.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.
Secțiunea a 7-a Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea prezentului act normativ	
1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării actului normativ	În procesul de elaborare a actului normativ au fost îndeplinite procedurile prevăzute de Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională.
2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării actului normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	
3. Alte informații	Nu au fost identificate.
Secțiunea a 8-a Măsurile de implementare	
1. Măsurile de punere în aplicare a actului normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale - înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Nu este cazul.
2. Alte informații	Nu este cazul.

Față de cele prezentate, a fost promovată prezenta Lege privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.115/2011 privind stabilirea cadrului instituțional și autorizarea Guvernului, prin Ministerul Finanțelor Publice, de a scoate la licitație certificatele de emisii de gaze cu efecte de seră atribuite României la nivelul Uniunii Europene.

PRIM-MINISTRU

VICTOR VIOREL PONTA