NOTĂ DE FUNDAMENTARE

**Secțiunea 1**

**Titlul proiectului de act normativ**

|  |
| --- |
| **HOTĂRÂRE DE GUVERN****privind** alocarea din Fondul de intervenţie la dispoziţia Guvernului, prevăzut în bugetul de stat pe anul 2022, a unei sume **necesare pentru executarea în regim de urgenţă a unor operaţiuni de dragare a fluviului Dunărea şi a altor lucrări specifice în vederea înlăturării stării de risc cauzată de situaţia hidrologică critică actuală**  |

**Secțiunea a 2-a**

**Motivele emiterii proiectului de act normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 2.1. Sursa proiectului de act normativ | Prezentul act normativ are în vedere punerea în aplicare a Hotărârii nr. 32 din 21.07.2022 adoptată de către Comitetul Național pentru Situații de Urgențăconform căreia Ministerul Transporturilor și Infrastructurii trebuie să întreprindă toate măsurile pentru desfășurarea, în regim de urgență, a lucrărilor necesare în vederea amenajării șenalului navigabil și asigurării condițiilor minime de navigație pe Dunăre, pe sectorul comun româno-bulgar al Dunării, cuprins între kmf 610 – kmf 375, sumele necesare fiind alocate din Fondul de rezervă bugetară la dispoziția Guvernului. |
| 2.2.Descrierea situației actuale | Regimul navigaţiei pe Dunăre este reglementat de *Convenţia despre regimul navigaţiei pe Dunăre (Convenţia Dunării)*,semnată la Belgrad la 18 august 1948 (ratificată prin Decretul nr. 298/1948). Astfel că, *Regia Autonomă „Administraţia Fluvială a Dunării de Jos” Galaţi (AFDJ RA Galați)* a fost înfiinţată pentru ducerea la îndeplinire a prevederilor art. 3, 20, 23 şi 31 din Convenţia Dunării, *prin HG nr. 492/2003 privind organizarea şi funcţionarea Regiei Autonome „Administraţia Fluvială a Dunării de Jos” Galaţi.*Conform art. 2 și art. 5 din HG nr. 492/2003, AFDJ RA Galați îndeplineşte funcţia de autoritate de căi navigabile pe sectorul românesc al Dunării de la intrarea în ţară la km 1.075 până la ieşirea în Marea Neagră, pe braţul Sulina, în rada Sulina, pe braţele navigabile ale Dunării, Borcea, Bala, Măcin, Vâlciu, Caleia, pe braţul Chilia cu braţele secundare, pe braţul Sfântul Gheorghe cu canalele de rectificare şi pe braţele secundare ale Canalului Sulina, denumite Dunărea Veche. În calitatea sa de autoritate de căi navigabile şi în conformitate cu prevederile Convenţiei Dunării, AFDJ RA Galați are ca obiect de activitate asigurarea adâncimilor minime de navigaţie prin dragaje de întreţinere, asigurarea semnalizării costiere şi plutitoare, efectuarea de măsurători topohidrografice, efectuarea de lucrări de construcţii şi reparaţii construcţii hidrotehnice pentru asigurarea condiţiilor de navigaţie, asigurarea efectuării pilotajului navelor maritime pe sectorul Dunării cuprins între rada Sulina şi Brăila şi în porturile situate pe acest sector, punerea la dispoziţie tuturor utilizatorilor a infrastructurii de transport naval, precum şi ducerea la îndeplinire a unor obligaţii ce revin statului român din convenţiile şi acordurile internaţionale la care România esteparte şi care i-au fost încredinţate prin delegare de competenţă de către Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii.Conform prevederilor art. 3 din Convenția Dunării statele dunărene îşi iau angajamentul de a menţine sectoarele lor de Dunăre în stare de navigabilitate, de a executa lucrările necesare asigurării şi îmbunătăţirii condiţiilor de navigaţie şi de a nu împiedica sau stânjeni navigaţia pe calea navigabilă. Conform*Acordului între Guvernul Republicii Populare Române şi Guvernul Republicii Populare Bulgaria cu privire la întreţinerea şi îmbunătăţirea şenalului navigabil pe sectorul româno-bulgar al Dunării, semnat la Sofia la 28 noiembrie 1955 (Acordul din 1955),* întreţinerea şi îmbunătăţirea condiţiilor de navigaţie în sectorul Dunării care constitue frontiera de stat dintre Republica Bulgaria şi România se efectuează astfel:* sectorul dintre km 845,500 (Gura râului Timoc) şi km 610 (amonte port Somovit) este întreţinut de către AFDJ RA Galaţi, pe acest sector partea bulgară execută semnalizarea costieră de pe malul drept al Dunării;

 - sectorul dintre km 610 (amonte port Somovit) şi km 375 (aval port Silistra) este întreţinut de către Agenţia Executivă pentru Explorarea şi Întreţinerea Fluviului Dunărea – IAPPD Ruse (BG), pe acest sector, partea română, prin AFDJ RA Galaţi, execută numai semnalizarea costieră de pe malul stâng al Dunării.Menționăm faptul că hidromorfologia sectorului comun româno-bulgar conduce la acumularea excesivă de aluviuni, în special în porţiunea care ar trebui întreţinută de partea bulgară.În ultimii ani, aplicarea Acordului din 1955 a fost afectată de mai multe probleme, care ţin atât de condiţiile naturale, cât şi de priorităţile naţionale ale celor două state riverane Dunării. În temeiul Acorduluidin 1955,Comisia mixtă româno – bulgară de întreţinere şi îmbunătăţire a şenalului navigabil ar fi trebuit să se întâlnească în luna februarie 2022 pentru a finaliza acțiunile necesare implementării planurilor anuale de măsuri ce revin fiecărei părţi, conform celor stabilite la întâlnirea desfășurată la Giurgiu, în perioada 28-29.09.2021. Ca urmare a solicitării Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, Comisia mixtă româno – bulgară de întreţinere şi îmbunătăţire a şenalului navigabil s-a întrunit în ședință extraordinară, la Ruse, în data de 15.07.2022.Având în vedere cele discutate în cadrul Comisiei mixte româno – bulgare de întreţinere şi îmbunătăţire a şenalului navigabil și faptul că în aval de Porţile de Fier II debitele sunt în scădere până la valoarea de 2000 m3/s, situându-se sub media multianuală a lunii iulie (5350 m3/s), ceea ce va conduce la întreruperea navigației pe Dunăre, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii s-a adresat Ministerului Transporturilor și Comunicațiilor din Republica Bulgaria, în vederea obținerii aprobării părții bulgare ca partea română să intervină pe sectorul de Dunăre cuprins între kmf 610 – kmf 375 pentru asigurarea condițiilor minime de navigație, în aceleași condiții ca și în anii precedenți.Luând în considerare cele de mai sus, precum și acordul părții bulgare obținut la data de 21.07.2022, Comitetului Naţional pentru Situaţii de Urgenţă, convocat de urgenţă de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii în scopul prezentării şi analizării situaţiei operative determinate de scăderea cotelor fluviului Dunărea, a dispus Ministerului Transporturilor și Infrastructurii să întreprindă toate măsurile pentru desfășurarea, în regim de urgență, a lucrărilor necesare în vederea amenajării șenalului navigabil și asigurării condițiilor minime de navigație pe Dunăre, pe sectorul comun româno-bulgar al Dunării, cuprins între kmf 610 – kmf 375 și, totodată, a propus ca sumele necesare să fie alocate din Fondul de rezervă bugetară la dispoziția Guvernului. |
| 2.3 Schimbări preconizate | Pentru îmbunătăţirea condiţiilor de navigaţie, specificăm că foarte important este ca aceste lucrări să fie începute de urgenţă, pentru a reduce riscul de blocaje a traficului şi timpii de aşteptare, pentru tranzitarea zonelor dificile, situaţii care generează pierderi mari atât pentru companiile de navigaţie cât şi pentru industria românească.În condiţiile în care cotele apelor Dunării vor creşte datorită unor aporturi pluviometrice, trebuie intervenit în continuare cu lucrări de dragaj căci se menţine riscul eşuării navelor la punctele critice unde s-au format praguri.Pe sectorul cuprins între km 610 şi km 375 sunt estimate următoarele intervenții și costuri aferente:1. Lucrări de dragaj în punctele critice:

- Belene (kmf 565 – kmf 563) – 85.000 mc – nr. zile de dragaj 30 zile – - Vardim (kmf 547 – kmf 546) – 40.000 mc – nr. zile de dragaj 15 zile – - Batin (kmf 525 – kmf 523) – 25.000 mc – nr. zile de dragaj 7 zile – - Breslian (kmf 458 – kmf 456) – 20.000 mc – nr. zile de dragaj 6 zile – *Cheltuieli generate de intervenție prin lucrări de dragaj efectuate cu operatori economici specializați pentru un volum de sedimente estimat de 170.000 mc x 9 euro/mc = 1.530.000 euro x 5 lei/euro = 7.650.000 lei*1. Lucrări de măsurători hidrografice pentru determinarea traiectoriei şenalului, monitorizare, pregătire lucrări de dragaj, precum şi stabilirea zonelor de dragaj şi de deversare a sedimentelor dragate:

- Belene – 3 curse măsurători x 1.500 kg/cursă = 4.500 kg- Vardim – 3 curse măsurători x 500 kg/cursă = 1.500 kg- Batin – 3 curse măsurători x 300 kg/cursă = 900 kg- Breslian – 2 curse măsurători x 500 kg/cursă = 1.000 kg3. Activitate semnalizare pentru repoziţionarea geamandurilor în punctele dificile pentru navigaţie şi completarea semnalizării plutitoare pentru perioada cu niveluri mici- 3 curse x 40 ore x 200 kg/oră = 24.000 kgConsum total motorină 8.000 kg (măsurători) + 24.000 kg (semnalizare) = 32.000 kgBuget motorină 32.000 kg x 1,35 euro/kg = 45.000 euro4. Intervenție cu navele tehnice de dragaj ale AFDJ RA Galați- 35 zile x 1.000 kg/zi = 35.000 kg- valoare estimată pentru motorina cu accize 35.000 kg x 1,8 euro = 63.000 euro*Valoare totală pentru intervenții cu navele AFDJ RA Galați 105.000 euro x 5 lei/euro = 540.000 lei.*Menționăm că trebuie avute în vedere și celelate costuri de întreţinere şi intervenţii pentru navele AFDJ RA Galați, precum:- cheltuielile pentru ulei și vaselină necesare funcționării navelor; - tarife de legare la cheu a navelor;- furnizare energie electrică de la mal;- cheltuieli cu personalul.  ***Total costuri pentru sectorul cuprins între kmf 610 şi kmf 375 =***  ***9.500 mii lei*** Decontarea cheltuielilor se va face pe baza situaţiilor de lucrări însuşite de beneficiar, respectiv de AFDJ RA Galați. Sumele rămase neutilizate se restituie la Fondul de rezervă bugetară la dispoziția Guvernului până la sfârșitul anului 2022. |
| 2.4. Alte informaţii | Problemele navigaţiei pe sectorul comun româno-bulgar au fost aduse în atenţia Comisiei Europene Transporturi, inclusiv coordonatorului european pentru coridorul de transport, Rin-Dunăre de către MTI și de mai multe companii de transport pentru identificarea unor soluții în vederea deblocării traficului și desfășurarea navigației în condiții de siguranță.  |

**Secțiunea a 3-a**

 **Impactul socioeconomic**

|  |  |
| --- | --- |
| 3.1.Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ  | Nu este cazul. |
| 3.2 Impactul social  | Nu este cazul. |
| 3.3.Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului  | Nu este cazul. |
| 3.4.Impactul macroeconomic | Nu este cazul. |
| 3.4.1.Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici | Nu este cazul. |
| 3.4.2.Impactul asupra mediului concurențial şi domeniului ajutoarelor de stat  | Nu este cazul. |
| 3.5.Impactul asupra mediului de afaceri | Nu este cazul. |
| 3.6.Impactul asupra mediului înconjurător | Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu  |
| 3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării  | Nu este cazul. |
| 3.8. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile  | Nu este cazul |
| 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 şi 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 pe5 ani |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 4.1 Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus din care: | Nu generează influențe financiare asupra bugetului general consolidat  |
| 1.buget de stat, din acesta:1.impozit pe profit2.impozit pe venit  |  |
| 1.bugete locale1. impozit pe profit |  |
| 1.bugetul asigurărilor sociale de stat:1.contribuții de asigurări  |  |
| 1.alte tipuri de venituri ( se va menționa natura acestora) |  |
| 4.2. Modificări ale cheltuielilor  bugetare, plus/minus,  din care:  | Nu generează influențe financiare asupra bugetului general consolidat |
| 1.buget de stat, din acesta:1.cheltuieli de personal2.bunuri și servicii |  |
| 1.bugete locale:1.cheltuieli de personale2.bunuri și servicii |  |
| 1.bugetul asigurărilor sociale de stat :1.cheltuieli de personal2.bunuri și servicii  |  |
| 1.alte tipuri de cheltuieli (se va menționa natura acestora)  |  |
| 4.3. Impact financiar,  plus/minus, din care: | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 1.buget de stat |  |  |  |  |  |  |
| 2.bugete locale  |  |  |  |  |  |  |
| 4.4.Propuneri pentru acoperireacreşterii cheltuielilor bugetare | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 4.5. Propuneri pentru a compensareducerea veniturilor bugetare | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 4.6. Calcule detaliate privind  fundamentarea modificărilor  veniturilor şi/sau cheltuielilor bugetare | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 4.7. Punerea în aplicare a prezentei legi nu necesită modificarea cheltuielilor bugetare aprobate  |
| 4.8 Ale informații | Proiectul de act normativ nu generează influențe financiare având în vedere că Fondul de rezervă bugetară la dispoziția Guvernului este parte a bugetului general consolidat |

 **Secțiunea a 5-a**

**Efectele proiectului de act normativ asupra legislaţiei în vigoare**

|  |  |
| --- | --- |
| 5.1 Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ. | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect  |
| 5.2 Impactul asupra legislației în domeniul achiziției publice  | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE ( în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE) | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 5.3.1. Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 5.3.2. Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative UE | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene | Nu este cazul |
| 5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 5.6. Alte informații | Nu au fost identificate. |

**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 | Nu este cazul. |
| 6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate | Nu este cazul. |
| 6.3 Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale | Nu este cazul. |
| 6.4. Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale  | Nu este cazul. |
| 6.5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de  Apărare a Ţării c) Consiliul Economic și  Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi | Proiectul necesită avizul Consiliului Legislativ.Nu este cazul.Nu este cazul.Nu este cazul.Nu este cazul. |
| 6.6. Alte informații | Nu au fost identificate. |

**Secțiunea a 7-a**

 **Activităţi de informare publică privind elaborarea şi implementarea**

**proiectului de act normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 7.1. Informarea societății civile cu privire la elaborarea proiectului de act normativ | Proiectul de act normativ a îndeplinit procedurile prevăzute de Legea nr. 52/2003, cu modificările și completările ulterioare, privind transparența în administrația publică, fiind publicat pe pagina web a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.Totodată au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art.7, alin. (1) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea şi prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum şi a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin HG nr. 561/2009, cu modificările și completările ulterioare. |
| 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 | Proiectul de act normativ nu are un astfel de impact. |

**Secțiunea a 8-a**

**Măsuri privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ existent**

|  |  |
| --- | --- |
| 8.1. Măsuri de punere în aplicare a proiectului de act normativ | Nu este cazul. |
| 8.2. Alte informații | Nu au fost identificate. |

Față de cele de mai sus, a fost elaborat ***proiectul de Hotărâre de Guvern* *privind*** *alocarea din Fondul de intervenţie la dispoziţia Guvernului, prevăzut în bugetul de stat pe anul 2022, a unei sume* ***necesare pentru executarea în regim de urgenţă a unor operaţiuni de dragare a fluviului Dunărea şi a altor lucrări specifice în vederea înlăturării stării de risc cauzată de situaţia hidrologică critică actuală***, care, în forma prezentată, a fost avizat de ministerele interesate şi pe care îl supunem spre adoptare.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| VICEPRIM-MINISTRU,MINISTRUL TRANSPORTURILORȘI INFRASTRUCTURII |  |  |
| **Sorin Mihai GRINDEANU** |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
| **AVIZĂM:****MINISTRUL FINANȚELOR****Adrian CÂCIU****MINISTRUL JUSTIȚIEI****Marian-Cătălin PREDOIU**  |

**SECRETAR DE STAT**

**Ion POPA**

**SECRETAR GENERAL**

**Mariana IONIŢĂ**

**DIRECŢIA AVIZARE**

**Director**

**Laura Elena ŢOPA**

**DIRECȚIA ECONOMICĂ**

**Director**

**Laura GÎRLĂ**

**DIRECŢIA TRANSPORT NAVAL**

**Director**

**Doina Teodora COJOCARU**