

## EXPUNERE DE MOTIVE

### *Secțiunea 1*

#### *Titlul proiectului de act normativ*

Proiect de Lege pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului privind unele măsuri de eficientizare a implementării proiectelor de infrastructură de transport, unele măsuri în domeniul transporturilor, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative

### *Secțiunea a 2-a*

#### *Motivul emiterii actului normativ*

#### **1. Descrierea situației actuale**

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A. (C.N.A.I.R.) este administratorul autostrăzilor și drumurilor naționale pe bază de contract de concesiune încheiat în condițiile prevăzute de legislația în vigoare, având drepturile, obligațiile și răspunderile ce îi revin în această calitate, potrivit reglementărilor interne și actelor juridice internaționale la care România este parte.

În vederea asigurării cadrului legal, precum și a condițiilor necesare realizării obligațiilor C.N.A.I.R., aflată sub autoritatea Ministerului Transporturilor, pentru desfășurarea activităților de interes public național în domeniul administrării drumurilor naționale și autostrăzilor,

Întrucât principalele obiective ale Companiei Naționale de Investiții Rutiere – S.A. (C.N.I.R.) pentru perioada următoare sunt reprezentate de dezvoltarea rețelei de autostrăzi, construirea unei rețele de drumuri expres, realizarea de centuri și variante ocolitoare pentru orașele mari, conexiunea municipiilor reședință de județ și a localităților urbane limitrofe la autostrăzi și drumuri expres, dar și de a asigura implementarea proiectelor de infrastructură de transport transeuropene pe care le gestionează în prezent, așa cum acestea sunt definite de legislația în vigoare,

Având în vedere că proiectele de infrastructură de transport sunt investiții publice de importanță strategică pentru România, care asigură conectivitatea cu coridoarele

de transport transeuropene și creșterea mobilității populației și a mărfurilor,

Deoarece întârzierea implementării proiectelor de infrastructură de transport transeuropeană are impact direct asupra pierderii de sume alocate României prin Programul Operațional Infrastructură Mare, estimate la aproximativ 6,8 mld. euro, context care impune reglementarea în regim de urgență a unor măsuri pentru diminuarea acestei categorii de risc,

Având în vedere drepturile, obligațiile și responsabilitățile care îi revin Companiei Naționale de Căi Ferate „C.F.R.”- S.A. (C.F.R. - S.A.) în calitate de administrator al infrastructurii feroviare primită în concesiune de la statul român prin Ministerul Transporturilor în calitate de titular al dreptului de administrare, specificul activității C.F.R. - S.A. din care rezultă sursele de realizare a veniturilor proprii și necesitatea utilizării acestora pe destinații, sursele de finanțare alocate de la bugetul de stat pentru întreținerea și reparația curentă a infrastructurii feroviare și necesitatea utilizării acestora pe destinații, sursele de finanțare a reparațiilor capitale (reînnoiri), a reabilitărilor, a modernizărilor, și a dezvoltărilor infrastructurii feroviare,

Ținând seama de reglementările legale în vigoare, interne și internaționale, și de necesitatea asigurării cadrului legal și a condițiilor necesare realizării obiectivelor și obligațiilor Companiei Naționale de Căi Ferate „C.F.R.” - S.A.,

Întrucât întârzierea realizării intervențiilor la infrastructură feroviară transeuropeană are impact direct asupra pierderii de sume alocate României prin Programul Operațional Infrastructură Mare, estimate la aproximativ 3,1 mld euro pentru sectorul feroviar, context care impune reglementarea în regim de urgență a unor măsuri pentru diminuarea acestei categorii de risc,

Ținând cont că executarea silită a sumelor datorate conform titlurilor executorii, prin înființarea de popri pe veniturile proprii ale C.F.R. - S.A. determină blocarea activității acesteia, cu consecințe grave asupra activității de întreținere și reparație a căii ferate și de implementare a proiectelor de investiții, se impune necesitatea instituirii unor reglementări care să permită reîntregirea de la bugetul de stat a plăților efectuate din venituri proprii ale C.F.R. - S.A..

Această situație are un caracter extraordinar, întrucât determină măsuri pentru evitarea de întârzieri și blocaje în procesul de implementare a proiectelor de infrastructură de interes strategic pentru România.

Deoarece sursele de finanțare alocate în anul 2016 pentru investițiile în infrastructura de metrou sunt insuficiente în raport cu necesarul, fapt ce conduce implicit la întârzierea termenului de finalizare a lucrărilor la obiectivele de investiții „Magistrala IV- Metrou” cu termen de punere în funcțiune în trimestrul IV al anului 2016, Magistrala V. Metrou, Etapa I-A Drumul Taberei – Universitate, cu termen de punere în funcțiune în anul 2017, precum și întârzieri majore în demararea achiziției serviciilor de consultanță exproprii și începere lucrări de structură stații și tunele, cu consecințe directe în respectarea termenului de punere în funcțiune a Magistralei „Legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional Henri Coandă – Otopeni”, programat pentru anul 2021,

Finanțarea insuficientă față de necesarul real în derularea normală a contractelor, conduce implicit la întârzierea lucrărilor contractate pentru realizarea acestor obiective, prelungirea disconfortului cetățenilor creat de existența șantierelor, imposibilitatea decongestionării traficului auto și reducerea nivelului de poluare aferent, precum și imposibilitatea utilizării eficiente a fondurilor externe nerambursabile, alocate obiectivelor de investiții ale METROREX S.A., în cadrul financiar 2014-2020 (prin nerespectarea termenelor asumate pentru finalizarea lucrărilor),

Întrucât mecanismul actual de deschidere a creditelor bugetare generează întârzieri în asigurarea plăților către executanții de lucrări datorită sistemului greoi de asigurare cu resurse din bugetul de stat, aspect care conduce de cele mai multe ori la plata unor penalități/majorări de întârziere cu impact negativ asupra bugetului de stat, iar în acest context se impune schimbarea mecanismului de deschidere a creditelor bugetare prin trecerea la deschideri de credite bugetare pe bază de estimări pentru ca, ulterior creditele bugetare să fie justificate pe bază de documente justificative prin grija ordonatorului principal de credite;

<p><b>1<sup>1</sup>. În cazul proiectelor de acte normative care transpun legislație comunitară sau creează cadrul pentru aplicarea directă a acesteia, se vor specifica doar actele comunitare în cauză, însoțite de elementele de identificare ale acestora.</b></p>	<p>Nu este cazul.</p>
<p><b>2. Schimbări preconizate</b></p>	<p>Pentru asigurarea unui flux de numerar continuu necesar proiectelor, care să permită desfășurarea lucrărilor corespunzător graficelor de execuție, dar și pentru respectarea angajamentelor contractuale, se impune, în regim de urgență, reglementarea cu exactitate a destinației veniturilor încasate din executarea garanțiilor de bună execuție, din executarea garanțiilor aferente sumelor reținute, precum și din penalitățile contractuale și dobânzile de întârziere în executarea contractelor, după modelul legislației aplicabile pentru proiectele ex-ISPA și PHARE finanțate de Uniunea Europeană. Această situație are un caracter extraordinar întrucât determină întârzieri în procesul de implementare a proiectelor de infrastructură de interes strategic pentru România și are un impact negativ asupra utilizării fondurilor structurale, determinând blocaje în procesul de implementare a proiectelor.</p> <p>Întrucât întârzierea realizării intervențiilor la infrastructură feroviară transeuropeană are impact direct asupra pierderii de sume alocate României prin Programul Operațional Infrastructură Mare, estimate la aproximativ 3,1 mld. euro pentru sectorul feroviar, context care impune reglementarea în regim de urgență a unor măsuri pentru diminuarea acestei categorii de risc,</p> <p>Ținând cont că executarea silită a sumelor datorate conform titlurilor executorii, prin înființarea de popriri pe veniturile proprii ale Companiei Naționale de Căi Ferate</p>

„C.F.R.” - S.A. determină blocarea activității acesteia, cu consecințe grave asupra activității de întreținere și reparație a cailor ferate și de implementare a proiectelor de investiții, se impune necesitatea instituirii unor reglementări care să permită reîntregirea de la bugetul de stat a plăților efectuate din venituri proprii ale Companiei Naționale de Căi Ferate „C.F.R.” - S.A. Această situație are un caracter extraordinar, întrucât determină întârzieri și blocaje în procesul de implementare a proiectelor de infrastructură de interes strategic pentru România.

În acest sens, se propune modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 834 din 9 septembrie 2004, cu modificările și completările ulterioare, astfel:

- reglementarea unor definiții: la definitivarea definițiilor a fost consultat și au fost agreeate formele finale împreună cu Consiliul Concurenței;

- reglementarea, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului, a încheierii de către Ministerul Transporturilor a contractelor de servicii publice cu operatorii de transport feroviar în cadrul cărora se stabilesc obligațiile de serviciu public de interes național în vederea furnizării de servicii de transport adecvate, precum și a compensației de serviciu public;

- reglementări privind veniturile, închirierea, cheltuielile pentru investiții, reparații, modernizări și/sau dezvoltări ale infrastructurii feroviare publice, zona de siguranță și protecție, pentru administratorul infrastructurii feroviare;

- abrogarea art. 40 deoarece nu mai este necesar în condițiile în care Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 stabilește prevederi în acest sens.

Potrivit legislației actuale, închirierea de bunuri proprietate publică se face prin licitație publică organizată în condițiile legii. Pentru a susține proiectele de dezvoltare a infrastructurii de transport de către autoritățile locale este

necesar ca închirierea să se facă fără licitație publică, prin închiriere directă către autoritățile administrației publice locale, prin derogare de la prevederile Legii 213/1998.

Prin proiectul de act normativ se propune de asemenea modificarea și completarea Ordonanței de urgență a guvernului nr.40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.746 din 6 octombrie 2015, a Ordonanței de urgență a Guvernului nr.7/2016 privind unele măsuri pentru accelerarea implementării proiectelor de infrastructură de transport transeuropeană de transport precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.204 din 18 martie 2016, și a art.11 din Legea nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.608 din 23 august 2012, cu modificările și completările ulterioare, cu măsuri care să eficientizeze implementarea proiectelor de infrastructură de transport. De asemenea, se asigură corecția art. 8 și 13 din lege pentru o aplicare reală și coerentă a acestor dispoziții referitoare la efectuarea inspecțiilor periodice, acestea urmând a fi realizate pe baza planificărilor anuale, pe parcursul a 2 ani și în perioada de valabilitate a contractelor încheiate cu administratorul drumului.

De asemenea, proiectul de act normativ reglementează modalitatea de plată a cheltuielilor aferente proiectelor de infrastructură de transport făcute din bugetul de stat. În același cadru de reglementare este prevăzută modalitatea de decontare a sumelor din bugetul fondurilor structurale. Cheltuielile realizate în cadrul proiectelor majore din domeniul transport, pentru care s-a stabilit admisibilitatea de către Comisia Europeană, dar pentru care nu s-a emis o decizie a Comisiei Europene în conformitate cu prevederile regulamentelor Uniunii Europene, sunt considerate eligibile dacă îndeplinesc condiții specifice:

a) a fost emis ordinul de aprobare a depunerii cererilor de rambursare de către beneficiari/contractul de finanțare cu clauză rezolutorie;

b) sunt în conformitate cu prevederile cererii de finanțare pentru care a fost stabilită admisibilitatea de către Comisia Europeană. Alin. (5) al art. 12<sup>1</sup> din Ordonanța de urgență a

Guvernului nr. 40/2015 a fost introdus pentru a reglementa situațiile în care nu se adoptă deciziile de finanțare de către Comisia Europeană pentru proiectele de infrastructură de transport, situație în care plățile efectuate din bugetul de stat rămân cheltuieli definitive ale bugetului în condițiile stabilite potrivit reglementărilor naționale, iar finalizarea acestor proiecte se va face prin alocări din bugetul de stat în limita creditelor bugetare aprobate cu această destinație.

Prin proiectul de act normativ, se aprobă alocarea sumei de 234.000 mii lei Ministerului Transporturilor pentru finanțarea în anul 2016 a proiectelor de investiții: Magistrala IV - Metrou cu suma de 64.000 mii lei, Legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional Henri Coandă - Otopeni cu suma de 130.000 mii lei și Magistrala V. Metrou, Etapa I-A Drumul Taberei – Universitate, cu suma de 40.000 mii lei. Ministerul Transporturilor răspunde de modul de utilizare a sumei alocate, în conformitate cu dispozițiile legale.

De asemenea, se reglementează situația sumelor stabilite prin titluri executorii de către instanțele de judecată prin sentințe definitive în sarcina Ministerului Transporturilor și achitate în prealabil de către operatorii economici cu capital de stat de sub autoritatea acestui minister, care se vor putea asigura de la bugetul de stat, prin bugetul aprobat Ministerului Transporturilor, cu aprobarea ordonatorului principal de credite.

Pentru îndeplinirea uneia dintre condiționalitățile ex-ante în domeniul transporturilor, prin proiectul de act normativ se reglementează încheierea contractelor de performanță între Ministerul Transporturilor și beneficiarii de fonduri structurale din domeniul transportului rutier și feroviar, în baza cărora se stabilesc drepturile și obligațiile beneficiarilor de fonduri structurale, drepturile și obligațiile privind depunerea aplicațiilor de finanțare, drepturile și obligațiile privind monitorizarea proiectelor de infrastructură de transport, drepturi și obligațiile privind depunerea cererilor de rambursare, precum și indicatorii de rezultat care se fundamentează pe relația directă între modul de utilizare a fondurilor structurale și rezultatele obținute din utilizarea acestora. Încheierea contractelor de performanță este necesară chiar dacă se încheie contracte de finanțare, deoarece primele reprezintă o condiționalitate impusă de Uniunea Europeană pentru accesarea de fonduri europene și

are termen decembrie 2016, iar în cazul neîndeplinirii, Comisia Europeană poate întrerupe acordarea fondurilor.

Întrucât măsurile prevăzute prin prezentul proiect de act normativ se referă la proiecte de infrastructură de transport care se află în implementare pentru care sezonul de execuție lucrări a început în cursul lunii mai 2016, ceea ce conferă regim de urgență măsurilor care urmează a fi adoptate, iar în lipsa acestor măsuri s-ar produce o serie de consecințe imediate dintre care amintim:

- a) penalizări și majorări de întârziere pentru bugetul de stat ca urmare a nerespectării clauzelor contractuale încheiate cu executanții de lucrări;
- b) blocaje și întârzieri în implementarea proiectelor de infrastructură cu consecințe imediate asupra nerespectării graficelor de execuție lucrări;
- c) pierderea unor sume de bani din bugetul UE alocate pentru sectorul de transport estimate pentru anul 2016 la suma de 1,0 mld euro.

Prin Legea nr. 352/2015 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (I.S.C.T.R.), prin care legislativul a adoptat măsurile privind reorganizarea I.S.C.T.R., respectiv păstrarea regimului juridic al acestei instituții – instituție publică în subordinea Ministerului Transporturilor cu atribuții exclusive de control în domeniul transportului rutier – cu schimbarea regimului juridic al personalului din cadrul I.S.C.T.R., din personal contractual în funcționari publici. Prevederile au ca termen de intrare în vigoare 1 ianuarie 2017, iar legea nu prevede dispoziții tranzitorii.

Având în vedere că la elaborarea actelor normative de punere în aplicare a Legii nr. 352/2015 au rezultat următoarele: imposibilitatea asigurării la nivel de hotărâre a Guvernului a concordanței între prevederile legale generale referitoare la funcția publică cu cele referitoare la condițiile speciale existente pentru ocuparea funcției de inspector, imposibilitatea delegării competențelor de către inspectorul de stat șef, care potrivit legii nu are calitatea de funcționar public, către o altă persoană din conducerea I.S.C.T.R. (acestea având doar statut de funcționar public), precum și imposibilitatea aplicării art. 111 din Legea nr. 188/1999 privind Statutul funcționarilor publici, republicată, cu



	<p>modificările și completările ulterioare (transformarea posturilor de execuție din posturi contractuale în funcții publice) fără a fi perturbată activitatea de control desfășurată la sediul central și în inspectoratele teritoriale,</p> <p>precum și recomandarea Misiunii de audit a Curții de Conturi a României „Efectuarea demersurilor necesare, oficiale și formalizate ... fie pentru inițierea, susținerea și aprobarea unui act normativ pentru modificarea și completarea Legii nr. 352/2015 și eliminarea disfuncționalităților prezentate, fie pentru declanșarea procedurilor legale de abrogare a legii.”,</p> <p>se impune prorogarea termenului de intrare în vigoare a legii în scopul revizuirii dispozițiilor acesteia.</p> <p>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, se impune adoptarea de măsuri imediate pe calea ordonanței de urgență.</p>
<b>3. Alte informații</b>	Nu există impact financiar asupra bugetului de stat.
<p><b><i>Secțiunea a 3-a</i></b></p> <p><b><i>Impactul socio-economic al proiectului de act normativ</i></b></p>	
<b>1. Impactul macroeconomic</b>	Actul normativ are impact macroeconomic prin dezvoltarea infrastructurii de transport, cu accent pe conectivitatea multimodală a regiunilor, accesul populației și al mediului de afaceri la rețeaua de transport și susținerea dezvoltării regiunilor cu potențial de creștere economică în vederea sprijinirii obiectivului de dezvoltare sustenabilă a României.
<b>1<sup>1</sup>. Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

<b>2. Impactul asupra mediului de afaceri</b>	Proiectul de act normativ asigură condițiile pentru modernizarea și dezvoltarea accelerată a sistemului de transport, condiție esențială pentru dezvoltarea economică a țării.
<b>2<sup>1</sup>. Impactul asupra sarcinilor administrative</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
<b>2<sup>2</sup>. Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
<b>3. Impactul social</b>	Proiectul de act normativ are impact social, prin crearea de noi locuri de muncă în cadrul realizării proiectelor de infrastructură.
<b>4. Impactul asupra mediului</b>	<p>Punerea în funcțiune a obiectivelor de investiții pentru care se solicită finanțare din fondurile obținute din comercializarea certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră va avea efecte pozitive asupra mediului:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- diminuarea numărului vehiculelor care utilizează combustibili fosili pentru transportul urban de călători;</li> <li>- reducerea gradului de uzură al carosabilului și implicit reducerea cantităților de covor asfaltic și a deșeurilor provenite din întreținerea drumurilor ca urmare a reducerii traficului de suprafață;</li> <li>- reducerea emisiilor de noxe ca urmare a reducerii traficului rutier prin atragerea populației către călătoria cu metroul, care utilizează energie electrică pentru tracțiune și nu combustibilii fosili;</li> <li>- reducerea zgomotului urban ca urmare a reducerii traficului de suprafață.</li> </ul> <p>După finalizarea lucrărilor, este estimată o diminuare a emisiilor de dioxid de carbon în medie cu circa 13.242 tone/an.</p>
<b>5. Alte informații</b>	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)**

- mii lei -

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
1	2	3	4	5	6	7
<p><b>1. Modificări ale veniturilor bugetare,</b>  <b>plus/minus, din care:</b></p> <p>a) buget de stat, din acesta:</p> <p style="padding-left: 20px;">(i) impozit pe profit</p> <p style="padding-left: 20px;">(ii) impozit pe venit</p> <p>b) bugete locale:</p> <p style="padding-left: 20px;">(i) impozit pe profit</p> <p>c) bugetul asigurărilor sociale de stat:</p> <p style="padding-left: 20px;">(i) contribuții de asigurări</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>					
<p><b>2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:</b></p> <p>a) buget de stat, din acesta:</p> <p style="padding-left: 20px;">(i) cheltuieli de personal</p> <p style="padding-left: 20px;">(ii) bunuri și servicii</p> <p>b) bugete locale:</p> <p style="padding-left: 20px;">(i) cheltuieli de personal</p> <p style="padding-left: 20px;">(ii) bunuri și servicii</p> <p>c) bugetul asigurărilor sociale de stat:</p> <p style="padding-left: 20px;">(i) cheltuieli de personal</p> <p style="padding-left: 20px;">(ii) bunuri și servicii</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>					

<p><b>3. Impact financiar, plus/minus, din care:</b></p> <p>a) buget de stat</p> <p>b) bugete locale</p> <p>c) bugetul asigurărilor sociale de stat</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p><b>4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare</b></p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p><b>5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare</b></p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p><b>6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare</b></p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p><b>7. Alte informații</b></p>	<p>Nu au fost identificate.</p>
<p><b><i>Secțiunea a 5-a</i></b></p> <p><b><i>Efectele proiectului act normativ asupra legislației în vigoare</i></b></p>	
<p><b>1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ</b></p> <p>a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ;</p> <p>b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p><b>1<sup>1</sup>. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice:</b></p> <p>a) impact legislativ - prevederi de modificare și completare a cadrului normativ în domeniul</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>

<p>achizițiilor publice, prevederi derogatorii;</p> <p>b) norme cu impact la nivel operațional/tehnic - sisteme electronice utilizate în desfășurarea procedurilor de achiziție publică, unități centralizate de achiziții publice, structură organizatorică internă a autorităților contractante.</p>	
<p><b>2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare</b></p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p><b>3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare</b></p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p><b>4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene</b></p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p><b>5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente</b></p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p><b>6. Alte informații</b></p>	<p>Nu au fost identificate.</p>
<p><b><i>Secțiunea a 6-a</i></b></p> <p><b><i>Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ</i></b></p>	
<p><b>1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate</b></p>	<p>Au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 alin. (1) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2009.</p>

<p><b>2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ</b></p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p><b>3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative</b></p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p><b>4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente</b></p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p><b>5. Informații privind avizarea de către:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Consiliul Legislativ</li> <li>b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării</li> <li>c) Consiliul Economic și Social</li> <li>d) Consiliul Concurenței</li> <li>e) Curtea de Conturi</li> </ul>	<p>Prezentul proiect de act normativ a fost avizat favorabil de către Consiliul Legislativ prin avizul nr. 1173/2016.</p> <p>Consiliul Concurenței a transmis adresa nr. 15888/2016.</p>

<b>6. Alte informații</b>	Nu au fost identificate.
<p><b><i>Secțiunea a 7-a</i></b></p> <p><b><i>Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ</i></b></p>	
<b>1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ</b>	Au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 alin. (1) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2009.
<b>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</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
<b>3. Alte informații</b>	Nu au fost identificate.
<p><b><i>Secțiunea a 8-a</i></b></p> <p><b><i>Măsuri de implementare</i></b></p>	
<b>1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale - înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
<b>2. Alte informații</b>	Nu au fost identificate.

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului privind unele măsuri de eficientizare a implementării proiectelor de infrastructură de transport, unele măsuri în domeniul transporturilor, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative

**PRIM – MINISTRU**

**DACIAN JULIEN CIOLOȘ**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Dacian Julien Ciolos', is written over the printed name. The signature is fluid and cursive, with a large initial 'D'.