

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1.

Titlul proiectului de act normativ

LEGE pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului privind completarea art. 6 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 84/2003 pentru înființarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. prin reorganizarea Regiei Autonome "Administrația Națională a Drumurilor din România"

Secțiunea 2.

Motivele emiterii actului normativ

1.Descrierea situației actuale	<p>În conformitate cu art. 21 alin. (1) teza întâi din Ordonanța Guvernului nr. 47/1997 privind regimul drumurilor, cu modificările și completările ulterioare, Ministerul Transporturilor este administratorul drumurilor de interes național, direct sau prin Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere-S.A., care își realizează atribuțiile prevăzute de ordonanța antementionată, în condițiile contractului de concesiune încheiat între acestea.</p> <p>Astfel, Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutere - S.A. este persoana juridică de interes strategic național și deține contract de concesiune cu Ministerul Transporturilor, legal încheiat, pe baza căruia se desfășoară ansamblul activităților curente de întreținere, reparare, administrare și exploatare a autostrăzilor.</p> <p>Potrivit art. 3 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 84/2003, cu modificările și completările ulterioare,</p> <p><u>"(1) C.N.A.I.R. deține în proprietate bunuri imobile și mobile. Bunurile aparținând proprietății publice a statului sunt de natura celor prevăzute în anexa la Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia, cu modificările și completările ulterioare, coroborat cu art. 2 alin. (3) din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare."</u> Ulterior, Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia - Anexa a fost abrogată prin Ordonanța Guvernului nr.57/03.07.2019 privind Codul administrativ, „drumurile naționale - autostrăzi, drumuri expres, drumuri naționale europene, principale, secundare.,, fiind prevăzute Lista cuprinzând unele bunuri care aparțin domeniului public al statului, ce constituie Anexa nr. 2 la Ordonanța Guvernului nr.57/03.07.2019.</p> <p>În conformitate cu dispozițiile art. 2 alin. (3) din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, cu modificările și completările ulterioare, <u>"Fac parte integrantă din drum: ampriza și zonele de siguranță, suprastructura și infrastructura drumului, podurile, podețele, șanțurile, rigolele, viaductele, pasajele denivelate, zonele de sub pasajele rutiere, tunelurile și alte lucrări de artă, construcțiile de apărare, protecție și consolidare, trotuarele, piste pentru cicliști, locurile de parcare, oprire și</u></p>
--------------------------------	---

staționare, stațiile de taxare, bretelele de acces, drumurile tehnologice amenajate pentru întreținerea autostrăzilor, indicatoarele de semnalizare rutieră și alte dotări pentru siguranța circulației, sistemele inteligente de transport și instalațiile aferente, spațiile de serviciu sau control, spațiile cuprinse în triunghiul de vizibilitate din intersecții, spațiile cuprinse între autostradă și/sau drum și bretelele de acces, sistemele pentru protecția mediului, terenurile și plantațiile din zona drumului și perdelele de protecție, mai puțin zonele de protecție.”

Autostrăzile și drumurile expres care sunt în administrarea C.N.A.I.R. fac parte din rețeaua europeană de transport TENT, precum și necesitatea alinierii României la standardele europene privind circulația rutieră.

Standardele de proiectare ale autostrăzilor din România au fost aliniate la standardele europene, în principal la „*TEM Standards and Recommended Practice - 2002*” care recomandă, printre facilitățile pe care trebuie să le prezinte o autostradă, și construirea spațiilor de odihnă (parcari) și a Spațiilor de Servicii.

Dotările și combinațiile de servicii necesare care trebuie asigurate în Spațiile de Servicii aflate pe tronsoanele de autostradă construite în România sunt specificate în (i) Normativul Tehnic PD 162-2002, aprobat prin Ordinul Ministrului transporturilor construcțiilor și turismului nr.622/23.10.2003 și întocmit în conformitate cu prevederile Legii nr.82/1998 de aprobare a Ordonanței Guvernului nr.43/1997, republicată, *privind regimul drumurilor*, (ii) în *Normele tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor* aprobate prin Ordinul Ministrului transporturilor nr. 1296/2017 și *Acordul European asupra marilor drumuri de circulație internațională (AGR)*.

Cu excepția Spațiilor de Servicii de pe ruta București-Cernavodă (A2), unde au fost concesionate lucrările și serviciile la nivelul anilor 2008-2009, în prezent, Spațiile de Servicii finalizate situate pe autostrada Nadlac – Sibiu (A1) și pe autostrada Cernavodă – Constanța (A2), ce fac parte din rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T core/principală), oferă utilizatorilor un nivel minim de servicii (stații mobile de distribuție carburanți și comercializarea de produse alimentare și non alimentare), prin urmare trebuie luate măsurile necesare prin care aceste Spații de Servicii să funcționeze conform destinației lor și să îndeplinească cerințele din standardele europene în privința dotărilor și serviciilor oferite, în scopul asigurării confortului participanților la trafic și creșterii siguranței circulației rutiere.

În conformitate cu reglementările în vigoare, respectiv SR 4032 – 1: 2001 - *Lucrări de drumuri. Terminologie: Spațiile pentru servicii sunt Construcții anexe ale unei autostrăzi care asigură posibilități de repaus și refacere ale utilizatorilor prin dotarea cu baruri, restaurante, moteluri, magazine etc., precum și spații pentru asigurarea condițiilor de funcționare normală a autovehiculelor (stații de alimentare cu carburanți și stații de întreținere și*



reparații auto).

Serviciile asigurate în prezent în spațiile de servicii de pe aceste tronsoane de autostradă se situează la un nivel minim, de strictă necesitate, și vor fi furnizate, conform contractelor încheiate, până în noiembrie 2018.

Facem mențiunea că neasigurarea spațiilor de odihnă, lipsa furnizării tuturor serviciilor specifice în spațiile de servicii, afectează siguranța circulației pe autostrăzi și drumurile naționale administrate de C.N.A.I.R. -S.A.. În prezent, România se confruntă cu o problemă semnificativă în ceea ce privește numărul de accidente rutiere, prin comparație cu alte țări din cadrul Uniunii Europene (UE), în acest sens ocupând, conform statisticilor, locul 24 la nivelul Uniunii Europene. România are cea mai mare rată a accidentelor mortale din Europa, în ultima perioadă, înregistrându-se un număr de 8.401 decese doar pe rețeaua de drumuri naționale, aceasta echivalând cu un număr mediu de 1.400 decese pe an, urmare a accidentelor înregistrate pe rețeaua de drumuri naționale.

Prin asigurarea serviciilor în spațiile de servicii, astfel cum se preconizează prin proiectul de ordonanță de urgență, se va putea diminua rata accidentelor și, în consecință, va conduce la protejarea vieții tuturor participanților la trafic,

Adoptarea acestor măsuri privesc interesul public general, iar situația neadoptării acestora conduce la periclitarea directă a participanților la trafic.

Neadoptarea acestor măsuri conduce la menținerea situației actuale, în care în spațiile de servicii amenajate la nivelul autostrăzilor nu asigură servicii normale participanților la trafic, în prezent procentul acestor servicii fiind unul minimal.

Lipsa amenajării spațiilor de odihnă corespunzătoare raportat la nivelul de trafic existent, în continuă creștere, dar și a utilării acestora cu stații de alimentare carburanți, va conduce atât la perturbarea considerabilă a transportului de persoane, dar în special a transportului de mărfuri, cu consecințe asupra vieții participanților la trafic și a sectorului economic.

Luând în considerare cerințele Uniunii Europene privind alinierea României la standardele europene în ceea ce privește calitatea infrastructurii rutiere, în contextul în care România este stat de tranzit, care face legătura dintre statele membre ale Uniunii Europene și Estul Europei, neadoptarea acestor măsuri produce consecințe negative nu numai asupra siguranței și securității traficului național, dar și asupra celui internațional de persoane și mărfuri.

În scopul exploatării în condiții de eficiență maximă a Spațiilor de Servicii și asigurării unor servicii de calitate utilizatorilor autostrăzilor, Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutere - S.A. a identificat, ca soluție optimă pentru a fi realizate toate lucrările și dotările necesare Spațiilor de Servicii atribuirea unor contracte de concesiune de lucrări și servicii în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii.

Această lege transpune prevederile art. 3, 8, 11, 13-19, 22-26, 28, 31, 34-36, 38-40, 43, 44 și 54 din Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind atribuirea contractelor de concesiune, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 94 din 28 martie 2014, și parțial prevederile art. 1, 2, 4-7, 9, 10, 20, 21, 29, 30, 32, 33, 37, 41, 42 și 45 din Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului.

În Directiva amintită este specificat faptul că

“Achizițiile publice joacă un rol cheie în Strategia Europa 2020 [...]. În acest context, contractele de concesiune reprezintă instrumente importante pentru dezvoltarea structurală pe termen lung a infrastructurii și a serviciilor strategice, contribuind la progresul concurenței de pe piața internă, făcând posibilă valorificarea cunostintelor de ordin tehnic ale sectorului privat și facilitând procesul de eficientizare și de inovare.”

În prezent nu există cadrul legal care să-i permită Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A. concesiunea lucrărilor și serviciilor aferente spațiilor de servicii pentru a asigura participanților la trafic serviciile impuse prin reglementări specifice.

Autostrada Nădlac – Sibiu (A1) și Autostrada Cernavodă – Constanța (A2) fac parte din coridorul de transport rutier Pan European IV menit să asigure infrastructura necesară conexiunii dintre statele membre ale UE și cele ce au aderat după anii 2004 și 2007, precum România și Bulgaria. Pe teritoriul României coridorul de transport rutier Pan European IV începe de la granița de vest a României, la Nădlac, și asigură conexiunea următoarelor zone principale ale României: Arad, Timișoara, Deva, Sibiu, Pitești, București, Constanța. Pe teritoriul României, Coridorul de transport Pan European IV este prevăzut să asigure, în acest moment, o legătură rutieră la nivel de autostradă cu 2 benzi de circulație pe sens, o bandă de urgență pe sens și bandă mediană;

Această rută face parte din rețeaua centrală transeuropeană, identificată la nivelul UE în Regulamentele Nr. 1315/2013 *privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE* și Nr. 1316/2013 *de instituire a Mecanismului pentru Interconectarea Europei, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 680/2007 și (CE) nr. 67/2010*, cu modificările și completările ulterioare.

Rețeaua centrală cuprinde acele părți ale rețelei globale cu cea mai mare importanță strategică pentru realizarea obiectivelor de dezvoltare a rețelei transeuropene de transport. Coridoarele rețelei centrale acoperă cele mai importante fluxuri pe distanțe lungi din cadrul rețelei centrale și vizează în special îmbunătățirea legăturilor transfrontaliere din interiorul Uniunii.

În prezent, pe Coridorul de transport rutier Pan European IV, pe teritoriul României sunt deschise traficului rutier următoarele tronsoane de autostradă:

- Autostrada Nadlac – Arad VO Arad (la profil autostrada)

- Autostrada Arad – Timisoara
- Autostrada Timisoara – Lugoj
- Autostrada Lugoj – Deva, lot 1
- Autostrada Lugoj – Deva, lot 2, intre Traian Vuia si Margina
- Autostrada Lugoj – Deva, lot 4
- Autostrada Deva – Orastie
- Autostrada Orastie – Sibiu
- VO Sibiu (la profil autostrada)
- Autostrada Bucuresti – Pitesti (VO Pitesti la profil autostrada)
- Autostrada Bucuresti – Constanta
- VO Constanta (la profil autostrada)

Pe aceste sectoare de autostradă sunt prevăzute spații speciale care să asigure, după o dotare și amenajare corespunzătoare, facilitățile prevăzute de reglementările mai sus menționate.

Referitor la propunerea de completare a art. 6 din Ordonanța de urgență a Guvernului, facem mențiunea că:

1. prin încheierea, în condițiile legii, de contracte de concesiune de lucrări și concesiune de servicii pe terenurile proprietate publică a statului român destinate spațiilor de servicii situate de-a lungul autostrăzilor și drumurilor expres, pot fi asigurate serviciile necesare desfășurării traficului rutier, precum și a altor activități economice,
2. la acest moment Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutere - S.A. reuseste sa asigure in spatiile de servicii doar o parte din serviciile necesare participantilor la traficul rutier de pe autostrazi;
3. Administratorul drumului trebuie să asigure infrastructura necesară, pentru a da posibilitatea conducătorului vehiculului să ajungă la un loc de oprire corespunzător, pentru a se garanta siguranța persoanelor, a vehiculului sau a încărcăturii acestuia și să nu fie periclitată siguranța rutieră, având în vedere prevederile Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului. Regulamentul urmărește îmbunătățirea condițiilor sociale pentru lucrătorii cărora li se aplică, precum și îmbunătățirea siguranței rutiere în general; acesta urmărește realizarea acestui obiectiv în special prin dispozițiile referitoare la durata maximă de conducere pe zi, pe săptămână și pe o perioadă de două săptămâni consecutive.
4. furnizarea tuturor serviciilor specifice in spatiile de servicii asigura circulatia pe drumurile de mare viteza in conditii de siguranta si confort;
5. rețeaua drumurilor de mare viteza cat si numarul utilizatorilor ei este in continua crestere in Romania;
6. o abordare de tip proiect de concesiune, care prin specificul lui asigura o

durata mai mare și o calitate superioară a serviciilor specifice de către un partener privat, este preferabilă în furnizarea serviciilor necesare în spațiile de servicii;

7. Neluarea de măsuri legislative imediate în sensul celor de mai sus este de natură să afecteze posibilitatea încheierii de contracte de concesiune și realizarea de investiții private în sectorul infrastructurii de transport rutier, obiectiv prioritar al Guvernului României și care constituie un interes public major, precum și posibilitatea realizării unor venituri din plata redevenței de către concesionar.

8. Guvernul susține dezvoltarea infrastructurii de transport rutier, construcția unei rețele eficiente de autostrăzi, drumuri expres, șosele care să facă legătura între regiunile României, precum și între România și alte state, prin continuarea proiectelor, în special a proiectelor susținute prin MasterPlan, aferente coridoarelor rutiere de legătură strategică, a intercoridoarelor, a șoselelor de centură, a transportului turistic, de interes național. Dezvoltarea regională echilibrată, eliminarea decalajelor, un sistem eficient de gestionare și întreținere a tuturor drumurilor naționale sunt esențiale pentru dezvoltarea transportului rutier. În vederea dezvoltării transportului rutier, investiția - Finalizarea, modernizarea și reabilitarea coridoarelor strategice (coridorul IV), a inter-coridoarelor, a drumurilor Trans-Regio și Euro-Trans. este susținută de Guvernul României.

9. Reglementările introduse contribuie la stimularea investițiilor private în sectorul infrastructurii de transport rutier și asigurarea predictibilității și certitudinii cadrului legislativ, necesare operatorilor economici interesați în realizarea de proiecte de infrastructură rutieră în regim de concesiune, prin oferirea unui cadru legal care să asigure încheierea, în condițiile legii, de contracte de concesiune de lucrări și concesiune de servicii pe terenurile proprietate publică a statului român destinate spațiilor de servicii situate de-a lungul autostrăzilor și drumurilor expres, în scopul asigurării de servicii necesare desfășurării traficului rutier, precum și a altor activități economice.

10. De asemenea, prin proiectul de act normativ se vor crea premisele prin care se va asigura participanților la trafic posibilitatea utilizării stațiilor de încărcare pentru vehicule electrice pe A1 și A2, stații care urmează a fi instalate în aceste spații de servicii, Având în vedere exigențele statuate de normele legale în vigoare, dar și prin deciziile Curții Constituționale a României, referitoare la justificarea situației extraordinare a oricărei ordonanțe de urgență a Guvernului, precizăm faptul că prezentul proiect de act normativ întrunește condiția mai sus menționată, ținând cont de următoarele aspecte:

1. **Starea de fapt obiectivă** este determinată de faptul că prin prezentul proiect de act normativ se urmărește crearea cadrului legal necesar pentru asigurarea, în regim de concesiune, a serviciilor aferente desfășurării traficului rutier, inclusiv cele utilizării stațiilor de încărcare pentru vehiculele cu motoare electrice, precum și a altor activități economice.

2. **Starea de fapt independentă** de voința Guvernului este determinată de obligația pe care România și-a asumat-o prin transpunerea Directivei 2014/94/UE (transpunerea fiind realizată prin Legea nr. 34/2017 și prin Hotărârea Guvernului nr. 87/2018), respectiv de crearea cadrului necesar pentru asigurarea utilizării combustibililor alternativi în sectorul transporturilor și pentru instalarea infrastructurii relevante în România.

În acest sens amintim faptul că în art. 10 alin. (3) și alin. (7) din Legea nr. 34/2017, Ministerul Transporturilor are următoarele obligații:

”(3)Autoritatea de reglementare competentă, în colaborare cu Ministerul Transporturilor și cu alte instituții abilitate, prin intermediul Cadrului național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi elaborat, asigură instalarea, până la data de 31 decembrie 2025, în cazul în care există cerere, cel puțin de-a lungul rețelei transeuropene de transport (TEN-T) existente, a unui număr corespunzător de puncte de realimentare cu GNL, pentru autovehiculele grele care circulă în întreaga Uniune Europeană, la costuri rezonabile.

(7)Autoritatea de reglementare competentă, în colaborare cu Ministerul Transporturilor, asigură condițiile de natură juridică și tehnică necesare funcționării unui număr corespunzător de puncte de realimentare cu GNC, accesibile publicului, instalate până la data de 31 decembrie 2025 cel puțin de-a lungul rețelei transeuropene de transport (TEN-T) existente, pentru a asigura faptul că autovehiculele care funcționează cu GNC pot circula în întreaga Uniune Europeană.”

De asemenea, dispozițiile antemenționate se coroborează cu dispozițiile art. 7 alin. (1) din Legea nr. 34/2017, unde se prevede faptul că: „(1)Data până la care autoritatea de reglementare competentă își propune să înființeze un număr corespunzător de puncte de reîncărcare a vehiculelor cu energie electrică, accesibile publicului, pentru a circula cel puțin în aglomerările urbane/suburbane și în alte zone dens populate, precum și, dacă este posibil, în alte zone, este 31 decembrie 2020.”

În acest sens, considerăm că, în vederea respectării termenelor impuse de Legea 34/2017 este necesară demararea imediată a pașilor pentru punerea în funcțiune a sistemelor de alimentare cu combustibili alternativi, ținând cont și de faptul că trebuie parcurse mai multe etape (analiză și studii de amplasare sisteme de alimentare cu combustibili alternativi, pregătire documentații de atribuire, derulare proceduri de atribuire a contractelor de instalare a respectivelor sisteme de alimentare cu combustibili alternativi, instalarea efectivă a sistemelor de alimentare cu combustibili alternativi) care presupun timpuri mari de desfășurare.

De asemenea în anexa nr. 3 a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi în sectorul transporturilor și pentru instalarea infrastructurii relevante în România și înființarea Consiliului interministerial de coordonare pentru dezvoltarea

pieței pentru combustibili alternativi, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 87/2018 sunt identificate posibilele locații pentru spațiile de reîncărcare cu energie electrică pe rețeaua TEN –T.

Astfel, având în vedere că în prezent, cadrul legal existent nu permite concesionarea lucrărilor și serviciilor aferente spațiilor pentru servicii situate pe rețeaua de drumuri de interes național administrare de Ministerul Transporturilor, prin Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere – S.A., în scopul creării premiselor legale astfel cum acestea au fost statuate de legiuitor prin Legea nr. 34/2017, lege prin care a fost transpusă Directiva 2014/94/UE, prin proiectul de act normativ se urmărește completarea art. 6 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 84/2003, cu un nou alineat, respectiv alin. (1¹), după cum urmează:

”(1¹) C.N.A.I.R. poate încheia, în condițiile legii, contracte de concesiune de lucrări și concesiune de servicii pe terenurile proprietate publică a statului român, prevăzute la art. 3 alin. (1), destinate spațiilor de servicii situate de-a lungul autostrăzilor și drumurilor expres pentru asigurarea de servicii necesare desfășurării traficului rutier, precum și a altor activități economice.”

3. **Starea de fapt cuantificabilă** este determinată după cum urmează:

În prezent un spațiu de servicii, destinat asigurării serviciilor participanților la trafic generează, în principiu cheltuieli legate de operare și întreținere, realizarea lucrărilor necesare de amenajării (mobilier, amenajări peisagistice, etc.), pază, asigurarea utilităților necesare (iluminat, apă), evacuare ape uzate.

În situația concesionării lucrărilor și serviciilor, C.N.A.I.R. a estimat că redevența anuală minimă aferentă unui singur spațiu de servicii (stânga + dreapta), ar fi de 907.127,83 lei, fără a mai efectua cheltuieli în legătură cu spațiul de servicii. O astfel de redevență reprezintă o sursă de venit la bugetul de stat.

Totodată, prin concesionarea lucrărilor și serviciilor, majoritatea riscurilor se transferă asupra Concesionarului/ Investitorului.

Se observă că printr-un proiect de concesiune de lucrări și servicii, se transferă Concesionarului 82,23 % din riscurile aferente proiectului.

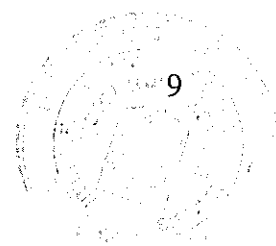
Amenajarea, dotarea, operarea și întreținerea unui singur spațiu de servicii (stânga + dreapta) în regim de concesiune a lucrărilor și serviciilor:

- reprezintă varianta optimă, rezultând un beneficiu minim estimat la 907.127,83 lei anual, la bugetul de stat ;
- riscul de operare este transferat în proporție semnificativă (82,23%) către Concesionar, fiind îndeplinite condițiile stipulate la art. 8 alin. (2) din Legea nr. 100/2016, pentru ca viitorul contract să fie încadrat ca și contract de concesiune;
- proiectul nu necesită contribuții financiare ale C.N.A.I.R. – S.A. sau de la bugetul de stat.

1 ¹ . În cazul proiectelor de acte normative care transpun legislație comunitară sau crează cadrul pentru aplicarea directă a acesteia	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
2.Schimbări preconizate	Astfel, prin prezentul proiect de act normativ se propune completarea art. 6 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 84/2003, cu un nou alineat, respectiv alin. (1 ¹), după cum urmează: ”(1 ¹) C.N.A.I.R. poate încheia, în condițiile legii, contracte de concesiune de lucrări și concesiune de servicii pe terenurile proprietate publică a statului, prevăzute la art. 3 alin. (1), destinate spațiilor de servicii situate de-a lungul autostrăzilor și drumurilor expres pentru asigurarea de servicii necesare desfășurării traficului rutier, precum și a altor activități economice.”
3.Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea 3. Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1.Impactul macroeconomic	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
1 ¹ . Impactul asupra mediului concurențial și domeniul ajutoarelor de stat	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
2.Impactul asupra mediului de afaceri	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
2 ¹ .Impactul asupra sarcinilor administrative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
2 ² .Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
3.Impactul social	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
4.Impactul asupra mediului	Nu exista impact negativ asupra mediului.
5.Alte informații	Nu au fost identificate.



Secțiunea 4.

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
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	-	-	-	-	-	-
3. Impact financiar, plus/minus, din care:	-	-	-	-	-	-
a) buget de stat	-	-	-	-	-	-
b) bugete locale	-	-	-	-	-	-
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	-	-	-	-	-	-
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	-	-	-	-	-	-
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	-	-	-	-	-	-
Alte informații	Nu au fost identificate.					

Secțiunea 5.

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ; b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
1 ¹ . Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice	Prevederile proiectului de act normativ sunt compatibile cu Legea nr.100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, cu modificările și completările ulterioare.
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea 6.

Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate.	Proiectul de act normativ a fost afișat pe site-ul Ministerului Transporturilor.
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	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
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	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.

Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	
4. Consultările desfășurate în cadrul comisiilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/ 2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
5. Informații privind avizarea de către a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul de act normativ nu necesită avizarea de către Consiliul Suprem de Apărare a Țării, Consiliul Economic și Social, Consiliul Concurenței și Curtea de Conturi. Proiectul de act normativ a fost avizat favorabil de către Consiliul Legislativ, cu avizul nr. 1041/2019.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea 7.

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

1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ.	Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată.
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 produce impact asupra mediului.
3. Alte informații	Nu au fost identificate.

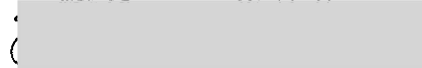
Secțiunea 8.

Măsuri de implementare

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	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
2. Alte informații	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului privind completarea art. 6 din Ordonanța de urgență Guvernului nr. 84/2003 pentru înființarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. prin reorganizarea Regiei Autonome "Administrația Națională a Drumurilor din România", pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM-MINISTRU



LUDOVIC ORBAN

