

## EXPUNERE DE MOTIVE

### *SECȚIUNEA 1 Titlul proiectului de act normativ*

Lege pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare

### *SECȚIUNEA a 2-a Motivul emiterii actului normativ*

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

1. Proiectul de act normativ are la bază necesitatea transpunerii unor prevederi ale Directivei 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere (reformată), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 403 din 30 decembrie 2006, a căror aplicare urmează a se realiza de la data de 19 ianuarie 2013.

2. Pe de altă parte, elaborarea proiectului de act normativ este impusă de necesitatea reducerii numărului și consecințelor accidentelor de circulație în care sunt implicați conducătorii de moped, tricicluri și motociclete. Astfel, în ultimii doi ani, numai conducătorii de moped au produs 5.201 evenimente rutiere în urma cărora și-au pierdut viața 242 persoane iar alte 5.733 au suferit vătămări corporale.

Situația este favorizată de legislația rutieră actuală care permite conducerea mopederelor fără permis de conducere obținut în urma susținerii unui examen. Instituirea obligativității susținerii examenului pentru obținerea permisului de conducere și implicit pe aceea de a urma o formă adecvată de pregătire în condițiile stabilite de lege, precum și ridicarea limitelor minime de vârstă vor determina însușirea cunoștințelor teoretice, formarea abilităților practice necesare de către cei care vor obține un asemenea permis, asigurarea unui nivel de responsabilitate corespunzător și pe cale de consecință, vor conduce la creșterea gradului de siguranță rutieră.

3. Un factor favorizant al sporirii riscului producerii accidentelor rutiere îl constituie posibilitatea eludării controlului medical

periodic al deținătorilor permisului de conducere, pe același fond al curențelor legislației în vigoare. Astfel, se poate obține un permis de conducere cu o nouă valabilitate administrativă dacă solicitarea se face înainte de expirarea valabilității permisului anterior. În aceste circumstanțe, în anul 2010 au fost depistate 6.384 cazuri în care deținători de permise de conducere, încadrați în diferite grade de handicap incompatibile cu calitatea de conducător auto ulterior obținerii permisului prin examen, care au avut posibilitatea schimbării succesive a permisului de conducere fără a se supune verificării medicale periodice.

4. În prezent pentru obținerea permisului de conducere se prevede vârsta minimă de 18 ani pentru toate categoriile și subcategoriile de vehicule, cu excepția subcategoriilor A1 și B1 pentru care se poate obține permisul de conducere după împlinirea vârstei de 16 ani, precum și a conducătorilor de autovehicule care efectuează transport public de persoane, conduc autovehicule cu masa maximă autorizată mai mare de 7,5 tone sau cu gabarite depășite ori care transportă produse sau substanțe periculoase, care trebuie să aibă vârsta minimă de 21 de ani împliniți.

În ceea ce privește valabilitatea administrativă a permiselor de conducere, aceasta este în prezent una generală, de 10 ani, fără excepție sau diferențiere între diferitele categorii sau subcategoriile de vehicule.

5. Conform prevederilor art. 66 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195 din 12 decembrie 2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, atestatul profesional este obligatoriu pentru conducătorul autovehiculului care efectuează transport de mărfuri periculoase, transport public de persoane, transport în cont propriu de persoane cu microbuze și autobuze, transporturi agabaritice, precum și pentru autovehiculele de transport marfă cu masa maximă autorizată mai mare de 3,5 tone, care circulă în trafic intern și internațional. Prevederile alineatului 2 al aceluiași articol reglementează o serie de excepții de la regula consacrată prin alin. (1), aplicabile Ministerului Administrației și Internelor, Ministerului Apărării Naționale, Serviciului Român de Informații și Serviciului de Protecție și Pază, în ceea ce privește atestarea profesională a conducătorilor auto care deservește mijloacele de transport auto proprii acestora.

În exercitarea atribuțiilor sale, Administrația Națională a

Penitenciarelor contribuie la apărarea ordinii publice și a siguranței naționale prin asigurarea pazei, escortării, supravegherii ori transferului persoanelor private de libertate la organele judiciare și locurile de deținere. În acest sens, activitatea de transport a persoanelor private de libertate trebuie asimilată activității de transport ce este desfășurată de către autovehiculele aparținând instituțiilor menționate la art. 66 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

6. Totodată, dispozițiile legale în vigoare privind circulația pe drumurile publice – Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată – stabilesc faptul că proprietarii de vehicule sau deținătorii mandatați ai acestora sunt obligați să le înmatriculeze sau să le înregistreze, după caz, înainte de a le pune în circulație, conform prevederilor legale.

Deținătorul mandatat, în sensul OUG nr. 195/2002, republicată, este persoana fizică sau juridică care folosește un vehicul în baza unui contract de leasing sau contract de închiriere.

Actul normativ sus-menționat cuprinde dispoziții referitoare la circulația autovehiculelor în traficul internațional. Astfel, potrivit art. 82 din OUG nr. 195/2002, republicată, autovehiculele și remorcile înmatriculate în România pot trece frontiera de stat pe drumurile publice, dacă îndeplinesc condițiile cerute pentru a fi admise în circulația internațională, iar conducătorii lor posedă permis de conducere valabil în condițiile stabilite prin tratatele la care România este parte sau care este eliberat de autoritățile competente ale statelor membre ale Uniunii Europene ori Spațiului Economic European sau a cărui valabilitate este recunoscută în aceste state pe bază de reciprocitate.

De asemenea, autovehiculele și remorcile înmatriculate în alte state pot trece frontiera de stat și pot circula pe drumurile publice din România, dacă îndeplinesc condițiile tehnice prevăzute în Convenția asupra circulației rutiere, încheiată la Viena la 8 noiembrie 1968 și ratificată de România prin Decretul nr. 318/1980, dar numai pe perioada cât sunt asigurate pentru cazurile de răspundere civilă ca urmare a prejudiciilor produse prin accidente de autovehicule.

Dispozițiile art. 82 alin. (4) din O.U.G. nr. 195/2002, republicată, prevăd o perioadă maximă în care autovehiculele și remorcile înmatriculate în alte state, deținute de persoane care au sediul sau

domiciliul în România, pot fi conduse pe drumurile publice, și anume **90 de zile de la introducerea acestora în țară**, dacă sunt asigurate pentru cazurile de răspundere civilă ca urmare a pagubelor produse prin accidente de circulație.

Având în vedere faptul că, începând cu data de 1 ianuarie 2007, România a eliminat restricțiile referitoare la libera circulație a bunurilor și persoanelor, textul normativ privind perioada de 90 de zile **de la introducerea în țară** a autovehiculelor și remorcilor înmatriculate în alte state, deținute de persoane care au sediul sau domiciliul în România nu mai poate fi aplicat în spațiul Uniunii Europene.

După aderarea României la Uniunea Europeană, numărul autovehiculelor înmatriculate în alte state care circulă pe teritoriul țării noastre a crescut simțitor, fenomenul devenind mai pregnant în ultimii doi ani, când, cetățenii români au identificat posibilitatea înmatriculării facile cu costuri mici a autovehiculelor pe numele unor persoane fizice sau juridice,

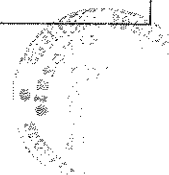
Utilizatorii unor asemenea autovehicule înmatriculate în alte state sunt tentați să încalce frecvent normele rutiere și chiar să comită accidente de circulație și să părăsească apoi locul faptei mizând pe dificultățile întâmpinate de autorități pentru identificarea și sancționarea sau tragerea lor la răspundere.

Astfel, în anul 2009, din cele 10.207 accidente de circulație grave înregistrate în România, 1.076 (10,54 %) au fost produse cu implicarea autovehiculelor înmatriculate în alte state, iar în anul 2010, din cele 9.225 accidente de circulație grave înregistrate, 1.053 (11,41 %) au fost produse cu implicarea autovehiculelor înmatriculate în alte state.

Raportat la accidentele de circulație soldate cu victime, în anul 2009 s-au înregistrat 2.514 accidente de circulație în care au fost implicate autovehicule înmatriculate în alte state, iar în anul 2010 s-au înregistrat 2.587 asemenea accidente.

## 1.2. Transpunerea legislației comunitare

*Prezenta lege transpune următoarele prevederi din Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere (reformată), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 403 din 30 decembrie 2006:*



	<ul style="list-style-type: none"> <li>- articolul 4, alineatele (1), (2), (3) și (4) literele b)-k);</li> <li>- articolul 6, alineatul (1), alineatul (2) literele a)-f) și alineatul (3) litera a);</li> <li>- articolul 7, alineatul (1) litera (e), alineatele (2) și (3);</li> <li>- articolul 12;</li> <li>- articolul 13.</li> </ul>
<p><b>2. Schimbări preconizate</b></p>	<p><b>A.</b> Prin prezentul act normativ se revizuiesc categoriile de autovehicule pentru a căror conducere pe drumurile publice este necesară obținerea permisului de conducere precum și vârstele minime pentru obținerea acestuia, condiționându-se conducerea mopadelor și a autovehiculelor asimilate acestora de deținerea unui permis de conducere corespunzător.</p> <p>Introducerea mopadelor și triciclurilor în categoria autovehiculelor atrage incidența dispozițiilor legale ce instituie sancțiuni penale pentru conducerea fără permis, aspect de natură să diminueze posibilitatea ca asemenea autovehicule să fie conduse pe drumurile publice de persoane care nu îndeplinesc condițiile minime referitoare la cunoștințele, aptitudinile și comportamentul rutier adecvat.</p> <p>Totodată, se introduc norme care condiționează prelungirea valabilității administrative a permisului de conducere de efectuarea verificării medicale corespunzătoare categoriilor de permis deținute.</p> <p><b>B.</b> Proiectul vizează, începând cu data de 19 ianuarie 2013, reglementarea vârstei minime pentru obținerea permisului de conducere, raportat la noile categorii de vehicule, astfel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 18 ani împliniți pentru categoriile A2, B, BE, C1 și C1E;</li> <li>- 16 ani împliniți pentru categoriile AM, A1 și B1;</li> <li>- 20 ani împliniți și o experiență de cel puțin 2 ani de conducere a motocicletelor din categoria de permis A2, sau cel puțin 24 de ani, pentru motocicletele din categoria A;</li> <li>- 21 de ani pentru categoriile C, CE, D1 și D1E, precum și pentru triciclurile cu motor cu puterea de peste 15kW;</li> <li>- 24 de ani pentru categoriile D și DE.</li> </ul>

În ceea ce privește valabilitatea administrativă a permiselor de conducere se instituie obligativitatea preschimbării, începând cu data de 19 ianuarie 2013, pentru categoriile C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 și D1E după o perioadă de 5 ani, conform prevederilor art. 7 alin. (2) lit. b) din *Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere*, pentru celelalte categorii menținându-se valabilitatea administrativă de 10 ani.

**C.** Având în vedere că dispozițiile comunitare în materia permiselor de conducere consacră o nouă abordare privind împărțirea vehiculelor pe categorii, renunțându-se în acest fel la subcategorii, proiectul instituie și norme referitoare la echivalări între categorii și subcategorii de permise de conducere. De asemenea, prin proiect se propune înlocuirea noțiunii de rezidență normală cu cea de reședință obișnuită precum și definirea și explicitarea acesteia.

**D.** Se extind excepțiile de la atestarea profesională a conducătorilor auto, prevăzute la art. 66 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, asupra conducătorilor auto care deservește autovehiculele Administrației Naționale a Penitenciarelor (ANP) și ale unităților subordonate acesteia, respectiv includerea autovehiculelor unităților subordonate ANP în categoria celor autorizate să utilizeze semnale speciale de avertizare de lumină albastră .

**E.** Adoptarea actului normativ asigură:

- obținerea de tratament egal al conducătorilor auto din unitățile penitenciare, alături de personalul specializat aflat la deservirea autovehiculelor Ministerului Administrației și Internelor, Ministerului Apărării Naționale, Serviciului Român de Informații și Serviciului de Protecție și Pază, având în vedere că și Administrația Națională a Penitenciarelor și unitățile subordonate fac parte din instituțiile publice de apărare, ordine publică și siguranță națională;

- degrevarea bugetului Administrației Naționale a Penitenciarelor de la plata taxelor de școlarizare a conducătorilor auto în vederea obținerii atestatelor profesionale, cu o valoare estimată 330.000 lei.

**E.** De asemenea, reglementarea propusă urmărește **crearea**

**premiselor necesare actualizării permanente a evidenței vehiculelor înmatriculate**, facilitând identificarea utilizatorilor acestora și, pe cale de consecință, reducând substanțial posibilitatea de fraudare a prevederilor legale menite să **asigure disciplina și siguranța traficului rutier**.

În concret, se propune:

**1. instituirea obligației** persoanelor cu domiciliul, reședința sau, după caz, rezidența normală în România, care conduc pe drumurile publice un vehicul înmatriculat în alt stat, **de a prezenta, la cererea polițistului rutier, pe lângă documentul de identitate sau, după caz, permisul de conducere, documentul de înmatriculare ori de înregistrare a vehiculului condus, documentele referitoare la bunurile transportate, un document doveditor al titlului cu care este deținut vehiculul**; acest document va fi însoțit de traducerea în limba română, în original, efectuată de către un traducător autorizat a cărui semnătură a fost legalizată.

**2. ca datele referitoare la autovehicul și documentul doveditor al titlului** cu care este deținut acesta să fie înscrise în evidența autovehiculelor sau remorcilor înmatriculate în alte state, care se țin de către poliția rutieră.

**3. ca autovehiculele și remorcile înmatriculate în alte state, deținute cu orice titlu de persoane care au sediul, domiciliul, reședința ori rezidența normală în România, să poată circula pe drumurile publice pentru o perioadă de maximum 90 de zile de la data dobândirii titlului și nu mai mult de 90 de zile într-un an calendaristic.**

**4. ca regula menționată la pct. 3 să nu se aplice:**

*a) autovehiculelor și remorcilor conduse de persoanele menționate în certificatul de înmatriculare;*

*b) autovehiculelor și remorcilor cu care se efectuează, în condițiile legii, transport rutier public de mărfuri sau persoane ori, după caz, transport în regim de închiriere sau serviciu de închiriere;*

*c) autovehiculelor și remorcilor conduse de persoane aflate în raporturi juridice de muncă cu persoanele menționate în certificatul de înmatriculare /care au calitatea de asociat, acționar sau administrator, după caz, în raport cu persoanele*

menționate în certificatul de înmatriculare;

*d) autovehiculelor și remorcilor utilizate în baza unui contract de leasing.”*

Menționăm faptul că **excepția de la lit. c)** a fost introdusă pentru evitarea unor situații de **îngrădire ori limitare a dreptului la muncă al persoanelor ori libertatea alegerii locului muncii.**

**5. introducerea de sancțiuni** în caz de nerespectare a obligațiilor prezentate la pct. 1 și 3 (**amendă** prevăzută în clasele a III-a și a IV-a de sancțiuni, **reținerea certificatului de înmatriculare și a plăcuțelor cu număr de înmatriculare**);

**6. certificatul de înmatriculare și plăcuțele cu număr de înmatriculare reținute** pentru nerespectarea dispozițiilor prevăzute la pct. 1 al prezentei să fie **păstrate la sediul serviciului rutier din care face parte agentul constatator pentru o perioadă de 5 zile lucrătoare**, iar în situația în care în acest termen conducătorul vehiculului **prezintă documentele** care îi conferă dreptul de a conduce vehiculul, **certificatul de înmatriculare și plăcuțele cu număr de înmatriculare se restituie; în caz contrar, acestea se remit autorității emitente.**

Ținând seama de faptul că *înmatricularea în alte state a autovehiculelor și remorcilor conduse de persoane fizice care fac dovada rezidenței normale în statele respective* constituie o practică des utilizată de cetățenii români care, profitând de condițiile facile de obținere a unei rezidențe (ca și cetățeni ai unui stat UE), justifică în acest fel deținerea unui vehicul înmatriculat în alte state membre, pe numele unui cetățean al unui stat membru UE și legitimitatea utilizării acestuia pe drumurile publice din România, situația în cauză **nu a fost reținută printre excepțiile menționate la pct. 3.** Semnalăm în acest sens că, potrivit *Comunicării interpretative a Comisiei privind procedurile pentru înmatricularea autovehiculelor originare din alte state membre (2007/C 68/04)*, „**fiecare persoană trebuie să își înmatriculeze vehiculul în statul membru în care își are reședința în mod normal**”, context în care cetățeanul român cu rezidența într-un stat membru UE trebuie să se supună acestei reguli, înmatriculând vehiculul în statul respectiv, pe numele său (situație în care intervine excepția de la lit. a) a pct. 3).

Conform jurisprudenței Curții de Justiție a Uniunii Europene, înmatricularea apare ca fiind corolarul natural al exercitării



	competențelor fiscale ale statului. Înmatricularea facilitează controalele atât pentru statul în care este înmatriculat autovehiculul cât și pentru celelalte state pentru care înmatricularea într-un stat membru dovedește plata taxelor pentru autovehicule în respectivul stat.
--	---

<b>3. Alte informații</b>	Nu este cazul
---------------------------	---------------

**SECȚIUNEA a 3-a Impactul socio-economic al proiectului de act normativ**

1. Impactul macroeconomic 1 <sup>1</sup> . Impactul asupra mediului concurențial și domeniul ajutoarelor de stat 2. Impact asupra mediului de afaceri 3. Impactul social 4. Impactul asupra mediului 5. Alte informații	Actul normativ nu se referă la acest subiect
--	--

**SECȚIUNEA a 4-a Impactul financiar asupra bugetului general consolidat atât pe termen scurt, pe anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)**

- mii lei -

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
		3	4	5	6	
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:  Administrația Națională a Penitenciarelor și						

unitățile subordonate						
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:	- 330 <sup>[1]</sup>					- 330
a) buget de stat	- 330					- 330
b) bugetele locale						
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						

<sup>1</sup> contravaloarea taxelor de școlarizare a conducătorilor auto în vederea obținerii atestatelor profesionale, potrivit informațiilor furnizate de către Ministerul Justiției;



5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						
7. Alte informații						

***SECȚIUNEA a 5-a Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare***

<p>1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ:</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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hotărârea Guvernului nr.1391/2006 pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a Ordonanței de urgență nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;</li> <li>- Ordinul ministrului administrației și internelor nr. 268/2010 privind procedura de examinare pentru obținerea permisului de conducere.</li> <li>- Ordinul ministrului administrației și internelor privind eliberarea duplicatului și a permisului de conducere cu o nouă valabilitate administrativă;</li> <li>- ordin al ministrului administrației și internelor privind procedura de înscriere în evidență a autovehiculelor și remorcilor înmatriculate în alte state;</li> </ul>
<p>2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare</p>	<p>Prezenta lege transpune următoarele prevederi din Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere (reformată), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 403 din 30 decembrie 2006:</p> <p style="padding-left: 40px;">- articolul 4, alineatele (1), (2), (3) și (4) literele b) - k);</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- articolul 6, alineatul (1), alineatul (2) literele a)-f) și alineatul (3) litera a);</li> <li>- articolul 7, alineatul (1) litera (e), alineatele (2) și (3);</li> <li>- articolul 12;</li> <li>- articolul 13.</li> </ul>
3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Nu este cazul
4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Utilizarea noțiunii de „reședință obișnuită”, precum și elementele sale constitutive sunt corelate cu aprecierile și interpretările cuprinse în jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene referitoare la noțiunile de domiciliu stabil, reședință, și reședință obișnuită (Cauza C-262/1999 și Cauza C-156/04).
5. Alte acte normative și sau documente internaționale din care decurg angajamente	Actul normativ nu se refera la acest subiect.
6. Alte informații	Nu este cazul

**SECȚIUNEA a 6-a 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	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 proiectului de act normativ	Nu este cazul
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul 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	Nu este cazul.

4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr.750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Nu este cazul.
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	Consiliul Legislativ a avizat favorabil proiectul prin avizul nr. 334/2012.
6. Alte informații	-
<b>SECȚIUNEA a 7-a Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ</b>	
1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	În procesul de elaborare a proiectului de act normativ au fost îndeplinite procedurile prevăzute de Legea nr.52/2003 privind transparența decizională în administrația publică
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	Nu este cazul
3. Alte informații	
<b>SECȚIUNEA a 8-a Măsurile de implementare</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	Nu este cazul.
2. Alte informații	-

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege alăturat, cu procedura de urgență prevăzută de art.76 alin.(3) din Constituția României, republicată, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

**PRIM - MINISTRU**



**MIHAI - RĂZVAN UNGUREANU**