

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1.

Titlul proiectului de act normativ

Lege pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România

Secțiunea 2.

Motivele emiterii actului normativ

1.Descrierea situației actuale	<p>Tariful de utilizare pe rețeaua de drumuri naționale din România se aplică în conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 424/2002, cu modificările și completările ulterioare.</p> <p>Tariful de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România a fost introdus în legislația națională prin transpunerea Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de transport marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri.</p> <p>În anul 2011 a fost adoptată Directiva 2011/76/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 septembrie 2011 de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de transport marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri, care prevede la art. 7a un nou principiu de aplicare a tarifelor de utilizare intermediare în cazul vehiculelor de transport marfă cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone, termenul de transpunere în legislația națională fiind 16 octombrie 2013. În aceste condiții este necesară recalcularea tarifelor intermediare de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România în cazul vehiculelor prevazute de Directiva mai sus menționată.</p> <p>În acest sens, au fost elaborate o serie de proiecte de acte normative pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din Romania, însă niciunul dintre aceste proiecte nu a fost adoptat până la momentul actual.</p> <p>România a fost informată de către Comisia Europeană (COM) despre depășirea termenului de 16 octombrie 2013 pentru transpunerea prevederilor Directivei 2011/76/UE, iar ulterior COM a deschis cauza cu nr. 2013/0426, faza precontencioasă – punerea în întârziere.</p> <p>România nu a notificat către COM până la sfârșitul lunii noiembrie 2014 (data limită până la care a fost prelungit termenul inițial, cu acordul COM) măsurile naționale de transpunere a Directivei 2011/76/UE, motivat de neadoptarea proiectului de act normativ de transpunere.</p> <p>Pentru a evita continuarea procedurii de infringement împotriva României pentru neîndeplinirea obligațiilor de stat membru al Uniunii Europene, modalitatea de a realiza transpunerea Directivei 2011/76/UE într-un</p>
--------------------------------	---

	termen foarte scurt o reprezintă modificarea, în cel mai scurt timp posibil, a Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 424/2002, cu modificările și completările ulterioare.																																									
1 ¹ . În cazul proiectelor de acte normative care transpun legislație comunitară sau crează cadrul pentru aplicarea directă a acesteia	Proiectul de act normativ transpune prevederile art. 1 alin. (2), alin.(5) și alin. (8) din Directiva Parlamentului European și a Consiliului 2011/76/UE, cu privire la art. 7a, art. 7h alin. (1), art. 9c și art. 11 alin. (1) din Directiva 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de transport marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri.																																									
2.Schimbări preconizate	<p>a) Modificările aduse Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 au în vedere transpunerea prevederilor art. 1 alin. (2) din Directiva 2011/76/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 septembrie 2011, cu privire la art. 7a din Directiva 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de transport marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri.</p> <p>Un aspect important vizat de transpunere constă în stabilirea unor proporții între nivelul anual și intermediar al tarifului de utilizare cu valabilitate de 1 zi, 7 zile și 30 zile.</p> <p>Prin modificarea tarifelor existente în conformitate cu prevederile Directivei 2011/76/UE se vor aplica următoarele proporții:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tariful lunar va fi maximum 10% din tariful anual, - tariful săptămânal va fi maximum 5% din tariful anual, - tariful zilnic va avea valoare de 11 Euro (conform prevederilor art. 11 alin. (11) din Directiva 2006/38/CE a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri), dar nu mai mult de 2% din tariful anual (conform prevederilor Directivei 2011/76/UE), rezultând următoarele tarife și proporții față de tariful anual: <table border="1" data-bbox="311 1612 1433 2060"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Tip vehicul</th> <th rowspan="2">Durata de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România</th> <th rowspan="2">Tarif actual [euro] (TVA inclus)</th> <th rowspan="2">Tarif propus [euro] (TVA inclus)</th> <th colspan="3">Proportie [%]</th> </tr> <tr> <th>tarif actual / tarif anual</th> <th>maxima cf. Directiva</th> <th>tarif propus / tarif anual</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">C vehicule de transport marfă cu MTMA mai mare de 3.5</td> <td>1 zi</td> <td>4</td> <td>11</td> <td>1,25%</td> <td>2,00%</td> <td>2,00%</td> </tr> <tr> <td>7 zile</td> <td>20</td> <td>27</td> <td>6,25%</td> <td>5,00%</td> <td>4,91%</td> </tr> <tr> <td>30 zile</td> <td>52</td> <td>55</td> <td>16,25%</td> <td>10,00%</td> <td>10,00%</td> </tr> <tr> <td>90 zile</td> <td>120</td> <td>155</td> <td>37,50%</td> <td></td> <td>28,18%</td> </tr> <tr> <td>12 luni</td> <td>320</td> <td>550</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Tip vehicul	Durata de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România	Tarif actual [euro] (TVA inclus)	Tarif propus [euro] (TVA inclus)	Proportie [%]			tarif actual / tarif anual	maxima cf. Directiva	tarif propus / tarif anual	C vehicule de transport marfă cu MTMA mai mare de 3.5	1 zi	4	11	1,25%	2,00%	2,00%	7 zile	20	27	6,25%	5,00%	4,91%	30 zile	52	55	16,25%	10,00%	10,00%	90 zile	120	155	37,50%		28,18%	12 luni	320	550			
Tip vehicul	Durata de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România					Tarif actual [euro] (TVA inclus)	Tarif propus [euro] (TVA inclus)	Proportie [%]																																		
		tarif actual / tarif anual	maxima cf. Directiva	tarif propus / tarif anual																																						
C vehicule de transport marfă cu MTMA mai mare de 3.5	1 zi	4	11	1,25%	2,00%	2,00%																																				
	7 zile	20	27	6,25%	5,00%	4,91%																																				
	30 zile	52	55	16,25%	10,00%	10,00%																																				
	90 zile	120	155	37,50%		28,18%																																				
	12 luni	320	550																																							

	tone și mai mică sau egală cu 7,5 tone							
D	vehicule de transport marfă cu MTMA mai mare de 7,5 tone și mai mică decât 12,0 tone	1 zi	7	11	1,25%	2,00%	1,73%	
		7 zile	35	31	6,25%	5,00%	4,88%	
		30 zile	91	63	16,25%	10,00%	9,92%	
		90 zile	210	180	37,50%		28,35%	
		12 luni	560	635				
E	vehicule de transport marfă cu MTMA mai mare sau egală cu 12,0 tone, cu maximum 3 axe (inclusiv)	1 zi	9	11	1,25%	2,00%	1,53%	
		7 zile	45	36	6,25%	5,00%	5,00%	
		30 zile	117	72	16,25%	10,00%	10,00%	
		90 zile	270	205	37,50%		28,47%	
		12 luni	720	720				
F	vehicule de transport marfă cu MTMA mai mare sau egală cu 12,0 tone, cu minimum 4 axe (inclusiv)	1 zi	11	11	0,91%	2,00%	0,91%	
		7 zile	55	60	4,55%	5,00%	4,96%	
		30 zile	143	121	11,82%	10,00%	10,00%	
		90 zile	374	350	30,91%		28,93%	
		12 luni	1.210	1.210				

Modificarea tarifelor se va aplica numai pentru vehiculele pe care le reglementează Directiva 2011/76/UE, respectiv vehiculele de transport marfă cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone.

Tarifele pentru celelalte categorii de vehicule (pentru transport persoane și pentru transport marfă cu MTMA de până la 3,5 tone) rămân la același nivel și nu se aplică modul de calcul prevăzut de Directiva 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de transport marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri, modificată prin Directiva 2011/76/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 septembrie 2011.

Având în vedere că modificarea tarifelor nu se aplică și la vehiculele de transport persoane, vor apărea în această situație două noi categorii de vehicule, H și G, care reprezintă vehiculele de transport persoane cu mai mult de 9 locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto) și maximum 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto), vehicule cuprinse în prezent în categoria C și vehiculele de transport persoane cu mai mult de 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto), vehicule cuprinse în prezent în categoria D.

b) De asemenea prin prezentul proiect de act normativ a fost transpus și art. 1 alin. (2), alin. (5) și alin.(8) din Directiva Parlamentului European și a

	<p>Consiliului 2011/76/UE, referitoare la art. 7h alin. (1), art. 9c și art. 11 alin. (1) din Directiva 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de transport marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri, după cum urmează:</p> <ul style="list-style-type: none"> - în sensul asigurării obligației de comunicare către Comisia Europeană cu cel puțin șase luni înainte de punerea în aplicare a unui nou sistem de taxare a utilizării infrastructurii, pentru alte sisteme de taxare decât cele care implică tarifele de concesiune, dar și pentru sistemele de taxare care implică tarife de concesiune (art. 1 alin. (2) din Directiva Parlamentului European și a Consiliului 2011/76/UE, referitor la art. 7 h alin. 1 din Directiva 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de transport marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri); - în sensul asigurării obligației de raportare de către Ministerul Transporturilor către Comisia Europeană, o dată la fiecare patru ani, prin elaborarea unui raport privind tarifele de trecere și tarifele de concesiune (art. 1 alin. (8) din Directiva Parlamentului European și a Consiliului 2011/76/UE, referitor la art. 11 alin. (1) din Directiva 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de transport marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri); - în sensul asigurării participării la Comitetul constituit în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie, prin desemnarea de către Ministerul Transporturilor a unui reprezentant și a unui reprezentant supleant (art. 1 alin. (5) din Directiva Parlamentului European și a Consiliului 2011/76/UE, referitor la art. 9 c) din Directiva 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de transport marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri).
3.Alte informații	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.

Secțiunea 3.

Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1.Impactul macroeconomic	<p>Tarifele propuse sunt calculate în conformitate cu prevederile Directivei 1999/62/CE, operatorii de transport fiind informați despre modificările aduse de transpunerea acesteia în legislația națională.</p> <p>Tarifele de utilizare se constituie ca venit propriu al CNADNR SA potrivit prevederilor Ordonanței 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”.</p> <p>Creșterea anuală estimată a încasărilor datorată modificării tarifelor ca urmare a transunerii Directivei este de 1,1% față de încasările din anul 2015 și 1,2% față de anul 2014.</p> <p>Această creștere a veniturilor CNADNR SA va conduce indirect la diminuarea alocațiilor bugetare destinate întreținerii și reparării rețelei de drumuri naționale.</p>
--------------------------	---

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	Nu exista impact in 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	<p>Cu toate că proiectul de lege prezentat nu face referire în mod direct la întreprinderile mici și mijlocii, în cadrul operatorilor de transport rutier ponderea majoritară o reprezintă întreprinderile mici și mijlocii, circa 80-90%, parcul auto al acestora fiind atât de vehicule de transport marfă cât și de vehicule de transport persoane.</p> <p>În ceea ce privește vehiculele de transport persoane și vehiculele de transport marfă cu masa totală maximă autorizată mai mică de 3,5 tone, proiectul de lege nu aduce nicio modificare, toate tarifele aplicate pentru acestea rămânând la același nivel.</p> <p>În ceea ce privește vehiculele de transport marfă cu masa totală mai mare de 3,5 tone, proiectul de lege aduce modificări numai prin obligația transpunerii prevederilor Directivei 2011/76.</p> <p>În contextul general al modificărilor rezultate ca urmare a transpunerii prevederilor Directivei, creșterea globală a încasărilor CNADNR SA este de circa 1,1% față de anii precedenți, creștere ce urmează a fi suportată de sectorul de transport rutier și nu poate fi considerată o majorare semnificativă pentru niciun fel de întreprindere de transport.</p> <p>Totodată, creșterea medie a costurilor suportate de operatorii de transport se aplică numai pentru vehiculele de transport marfă cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone, prevazute de Directivă, neaplicându-se pe tot sectorul de transport rutier, respectiv pentru vehiculele de transport marfă cu masa totală maximă autorizată mai mică de 3,5 tone și pentru vehiculele comerciale de transport persoane.</p> <p>Modificările tarifelor, indiferent dacă suportă creștere sau scădere, au fost stabilite astfel încât să fie minim invazive, adică să aibă creșterile minime acolo unde acestea trebuie realizate.</p> <p>Pe de altă parte, cu toate că cea mai mare creștere a tarifelor este pentru vehiculele de transport marfă cu masa totală maximă autorizată cuprinsă între 3,5 tone și 7,5 tone (categoria C), trebuie remarcat faptul că pentru această categorie de vehicule au fost calculate cele mai mici tarife posibile, conform impunerilor Directivei. Astfel, tariful cu valabilitate de 1 zi trebuie să aibă valoare fixă, unică și egală cu 11 euro</p>

	<p>(conform Directivei 2006/38), dar nu mai mare de 2% din tarif. De aici rezultă că tariful anual nu poate fi mai mic de 550 euro.</p> <p>11 euro 2% tarif anual; X euro 100 % tarif anual $X = (11 \times 100\%) / 2\%$; X = 550 euro (tarif anual) Cel mai mic tarif anual calculat este 550 euro.</p> <p>Tarifele cu valabilitate de 7 zile trebuie să nu fie mai mari de 5% din tariful anual, astfel că valoarea aplicată a acestuia este de 27,0 euro.</p> <p>Tarifele cu valabilitate de 30 zile trebuie să nu fie mai mari de 10% din tariful anual, astfel că valoarea aplicată a acestuia este de 55,0 euro.</p> <p>Astfel, se aplică principiul proporționalității între tarife prevăzut de Directivă.</p> <p>Impactul financiar pentru categoria C de vehicule este de 2,05% din totalul încasarilor.</p> <p>Pentru tarifele din categoria D, se aplică aceleași condiții pentru rovinietă cu valabilitate de 1 zi, iar rovinietă cu valabilitate anuală a fost calculată ca medie aritmetică între tarifele precedent și următor, astfel încât să fie menținută o proporționalitate între acestea.</p> <p>Tarifele cu valabilitate de 7 zile, 30 zile și 90 zile au scăzut ca valoare între 11% și 30%.</p> <p>Impactul financiar pentru categoria D de vehicule este de 0,29% din totalul încasarilor.</p> <p>La categoria E, s-a aplicat obligația tarifului zilnic de 11 euro și s-a menținut tariful anual.</p> <p>Pentru celelalte perioade de valabilitate (7 zile, 30 zile și 90 zile) tarifele au scăzut ca valoare între 20% și 38%.</p> <p>Impactul financiar pentru categoria E de vehicule este de -0,07% din totalul încasarilor.</p> <p>La categoria F, tariful zilnic și tariful anual s-au menținut la aceeași valoare de 11 euro, respectiv 1.210 euro, iar tarifele pentru perioade de valabilitate de 30 zile și 90 zile au scăzut ca valoare între 6% și 15%.</p> <p>Impactul financiar pentru categoria F de vehicule este de -1,16% din totalul încasarilor.</p> <p>Având în vedere cele prezentate mai sus, considerăm că impactul financiar general de 1,1% asupra întregului sector de transport rutier este nesemnificativ.</p>
3.Impactul social	Prin adoptarea în cel mai scurt timp posibil a prevederilor cuprinse în prezentul proiect de act normativ se va evita continuarea procedurii de infringement împotriva României pentru neîndeplinirea obligațiilor de stat membru al Uniunii Europene.
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
		3	4	5	6	
1	2					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	-	-	-	-	-	-

7. Alte informații	Deși aplicarea tarifelor conform Directivei va genera o creștere a încasărilor anuale din rovinietă, impactul asupra bugetului de stat este zero. Aceasta se datorează următoarelor aspecte: - veniturile proprii ale C.N.A.D.N.R. - S.A. sunt utilizate pentru finanțarea activității de întreținere a infrastructurii rutiere naționale; - în completarea veniturilor proprii, transferurile de la bugetul de stat finanțează activitatea de întreținere a infrastructurii rutiere naționale; - din veniturile realizate ca urmare a aplicării Directivei, C.N.A.D.N.R. - S.A. va efectua cheltuieli de întreținere a infrastructurii rutiere, aceasta având ca efect diminuarea în aceeași măsură a necesarului aferent transferurilor de la bugetul de stat.
--------------------	---

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	Proiectul de act normativ este compatibil cu legislația în domeniul achizițiilor publice.
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare	Proiectul de act normativ transpune art. 1 alin. (2), alin.(5) și alin. (8) din Directiva Parlamentului European și a Consiliului 2011/76/UE, cu privire la art. 7a, art. 7h alin. (1), art. 9c și art. 11 alin. (1) din Directiva 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de transport marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri.
3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.

4. Hotărâri al 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 Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
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 a fost avizat favorabil de Consiliul Legislativ prin avizul nr. 419/2016.
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	Ca urmare a modificării nivelului tarifelor de utilizare, a categoriilor de vehicule, este necesară și obligatorie modificarea convențiilor pentru comercializarea rovinietelor de către distribuitori și a softului de control și aplicare a sancțiunilor.

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege anexat, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM – MINISTRU



DACIAN JULIEN CIOLOȘ

