

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1.

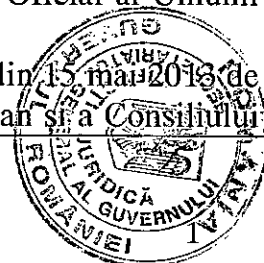
Titlul proiectului de act normativ

LEGE pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului privind stabilirea cadrului instituțional și adoptarea unor măsuri necesare înființării Punctului Național de Acces, conform regulamentelor delegate de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport

Secțiunea 2.

Motivele introducerii proiectului de act normativ

1. Descrierea situației actuale	<p>Potrivit competențelor exercitate în calitate sa de organ de specialitate al administrației publice centrale, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii stabilește, la nivel național, politica în domeniul transporturilor și infrastructurii de transport și elaborează strategia și reglementările specifice de dezvoltare și de armonizare ale activităților în cadrul politicii generale a Guvernului, pe domeniile coordonate și îndeplinește rolul de autoritate de stat, în domeniul său de activitate.</p> <p>De asemenea, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii este autoritatea publică centrală responsabilă cu implementarea politicilor de transport și infrastructură de transport, adoptate la nivelul Uniunii Europene și al organismelor internaționale.</p> <p>Prin Ordonanța Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport, aprobată prin Legea nr. 221/2012, a fost transpusă în legislația națională Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport.</p> <p>Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 207, din 06.08.2010, a fost completată prin următoarele regulamente:</p> <p>a) Regulamentul Delegat (UE) nr. 886/2013 al Comisiei din 15 mai 2013 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește datele și procedurile pentru furnizarea către utilizatori, în mod gratuit, atunci când este posibil, a unor informații minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 247, din 18.9.2013;</p> <p>b) Regulamentul Delegat (UE) nr. 885/2013 al Comisiei din 15 mai 2013 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului</p>
---------------------------------	--



privind STI în ceea ce privește furnizarea de servicii de informații referitoare la locuri de parcare sigure și securizate pentru camioane și vehicule comerciale, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 247, din 18.9.2013;

c) Regulamentul Delegat (UE) nr. 2015/962 al Comisiei din 18 decembrie 2014 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește prestarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 157, din 23.6.2015;

d) Regulamentul Delegat (UE) nr. 2017/1926 din 31 mai 2017 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 272, din 21 octombrie 2017 .

Toate aceste regulamente delegate impun înființarea unor puncte naționale de acces (interfață digitală în care datele corespunzătoare celor patru regulamente sunt puse la dispoziția utilizatorilor, cu scopul de a fi reutilizate) și care privesc teritoriul național.

Punctele naționale de acces existente, înființate în conformitate cu cerințele care decurg din aceste acte delegate, pot fi regrupate într-un punct unic, care să permită accesul la toate tipurile de date disponibile relevante care se încadrează în domeniul de aplicare al specificațiilor regulamentelor.

Precizăm faptul că Sistemele Inteligente de Transport (STI) sunt vitale pentru a crește siguranța în trafic și pentru a rezolva problemele tot mai mari ale emisiilor și congestiei din Europa, acestea contribuind la un transport mai sigur, mai eficient și mai durabil, prin aplicarea diverselor tehnologii de informare și comunicare la toate modurile de transport de pasageri și de marfă.

Luând în considerare starea de fapt cuantificabilă a situației extraordinare determinată de faptul că neîndeplinirea în regim de urgență a prevederilor legislative poate conduce la întâzieri în punerea în aplicare a obligațiilor ce decurg din regulamentele delegate ale Uniunii Europene, care fac deja obiectul a patru cauze de infringement care privesc România, declanșate de către Comisia Europeană, în data de 14 mai 2020, și, în consecință, la posibile acțiuni de sancționare a statului român în acest sens.

În vederea evitării impunerii sancțiunilor împotriva României, conform art. 260 alin. (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, care accelerează mecanismul de impunere a sancțiunilor pecuniare în cazul în care Comisia Europeană sesizează Curtea de Justiție a Uniunii Europene cu privire la faptul că România nu și-a îndeplinit obligația de a comunica măsurile de transpunere a unei directive în conformitate cu o procedură legislativă, având în vedere Comunicarea C(2016)8600 potrivit căreia Comisia Europeană va solicita Curții de Justiție a Uniunii Europene să aplice statelor membre care depășesc termenul de transpunere a directivelor, atât o sumă forfetară care, în cazul României va fi de minimum 1.723.000 EUR, cât și penalități pe zi de întârziere.



cominatoriu între 2.082 EUR și 124.900 EUR / zi. Pentru evitarea acestei situații și pentru îndeplinirea obligației de transpunere a Regulamentor Delegat (UE) nr. 885/2013, nr. 886/2013, nr. 2015/962 și nr. 2017/1926, precum și pentru evitarea pe viitor a sesizării Curții de Justiție a Uniunii Europene, Se impune adoptarea în regim de urgență a cadrului legal, fiind vorba de o situație extraordinară a cărei reglementare nu poate fi amânată.

Luând în considerare faptul că nepromovarea proiectului de act normativ poate avea **consecințe negative asupra beneficiului public** generat de neoferirea de informații în timp real referitoare la trafic, siguranță rutieră, parcări sigure, precum și informații cu privire la călătoriile multimodale poate influența negativ:

- a) reducerea congestionării traficului, a poluării aerului și a poluării fonice generate de transportul rutier
- b) îmbunătățirea siguranței pe drumurile europene și furnizarea de servicii de informare participanților la trafic
- c) combaterea și prevenirea criminalității în domeniul transportului rutier de marfă, prin neoferirea de informații referitoare la locurile de parcare precum și neoferirea unor informații dinamice referitoare la acestea (exemplu: locuri disponibile sau zone prioritare),
- d) asigurarea perioadelor de odihnă și pauzele obligatorii ale șoferilor vehiculelor de marfă, ceea ce ar conduce la diminuarea accidentelor rutiere cu consecințe grave
- e) asigurarea unor informații pentru persoanele care călătoresc în România și Europa, referitoare la întreaga călătorie, de la punctul de plecare la cel de destinație, utilizând transportul multimodal, oferind acestora obțiunea cea mai sustenabilă. De asemenea, aceste informații vor veni în sprijinul călătoriilor persoanelor cu handicap sau cu mobilitate redusă.

Totodată, consecințele negative ale nepromovării proiectului pot avea repercursiuni asupra implementării:

- **Pachetului 1 Mobilitate** din 1 iunie 2017 care alături de probleme principale ale sectorului transportului rutier: sustenabilitatea de mediu, politica de taxare, protecția lucrătorilor, lupta împotriva fragmentării pieței, existența companiilor fantomă („letter box”), detașarea lucrătorilor și simplificarea regulilor de operare a cabotajului, a abordat chestiuni privind implementarea noilor tehnologii de digitalizare în sectorul transporturilor prin transferul beneficiilor conectivității digitale și a noilor modele de operare în viitorul sistem de mobilitate

- **Pachetului 3 Mobilitate** din 17 mai 2018 din care fac parte și o serie de dosare legislative referitoare la standardele privind emisiile de CO2 pentru camioane, rezistența lor aerodinamică, etichetarea pneurilor, o metodologie comună de comparare a prețurilor combustibililor, siguranța rutieră și măsuri de siguranța pietonilor și a vehiculelor, gestionarea siguranței infrastructurii și



infrastructură, instituirea unui mediu digital pentru schimbul de informații în domeniul transporturilor și unificarea procedurilor de autorizare pentru proiectele privind rețeaua transeuropeană centrală de transport.

Pandemia de COVID-19 a dat un impuls semnificativ utilizării de soluții digitale, asigurarea disponibilității acestora devenind o **urgență**, inclusiv prin asigurarea fluxului de informații digitale pentru buna funcționare a coridoarelor europene “green lines”. Ele accelerează procedurile și oferă asistență șoferilor, întreprinderilor și autorităților pentru a ameliora previziunile în materie de trafic rutier și a rămâne pregătiți. Astfel de instrumente, precum cele puse la dispoziție de cele patru regulamente delegate (UE) nr. 886/2013, 885/2013, 2015/962 și 2017/1926 pot grăbi aplicarea politicii de digitalizare pe termen lung, dar și pe perioadă determinată, precum cea referitoare la pandemia COVID-19.

Consiliul de Coordonare Sisteme de Transport Inteligente, consiliu interministerial înființat prin HG nr.362/2015 a decis, în cadrul întâlnirii din data de 18 august 2020, înființarea și administrarea unui Punct Național de Acces, unic pentru toate cele patru regulamente delegate, în cadrul Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A.

Totodată, Consiliul de Coordonare Sisteme de Transport Inteligente, în cadrul întâlnirii din data de 18 august 2020, a decis:

- Desemnarea Organismului Național Competent, conform prevederilor Regulamentului Delegat (UE) nr. 885/2013 din 15 mai 2013 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind STI în ceea ce privește furnizarea de servicii de informații referitoare la locuri de parcare sigure și securizate pentru camioane și vehicule comerciale și a Regulamentului Delegat nr. 886/2013 din 15 mai 2013 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește datele și procedurile pentru furnizarea către utilizatori, în mod gratuit, atunci când este posibil, a unor informații minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră, în cadrul Autorității Rutiere Române .

- Desemnarea Autorității Competente de Evaluare, conform Regulamentul Delegat (UE) nr. 2015/962 al Comisiei din 18 decembrie 2014 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește prestarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic precum și Regulamentul Delegat (UE) nr. 2017/1926 al Comisiei din 31 mai 2017 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale, în cadrul Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

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:



a) **starea de fapt obiectivă a situației extraordinare**, reprezentată de necesitatea definirii în legislația națională a Punctului Național de Acces, precum și a stabilirii administratorului acestuia, ca demers a implementării obligațiilor prevăzute în Regulamentele Delegate (UE) de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului, menționate anterior;

b) **starea de fapt independentă de voința Guvernului a situației extraordinare**, este determinată de necesitatea respectării obligațiilor izvorâte din actele adoptate la nivelul Uniunii Europene, cu trimitere la dezvoltarea Punctului Național de Acces, astfel cum este prevăzut în Regulamentele Delegate (UE) de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului, menționate anterior;

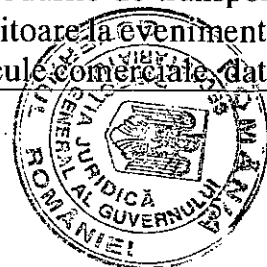
c) **starea de fapt cuantificabilă a situației extraordinare** este determinată de faptul că neindeplinirea în regim de urgență a prevederilor legislative poate conduce la întâzieri în punerea în aplicare a obligațiilor determinate de regulamentele delegate ale Uniunii Europene, care fac deja obiectul a patru cauze de infringement declanșate de Comisia Europeană în data de 14 mai 2020 și, în consecință, la posibile acțiuni de sancționare a statului român în acest sens.

În scrisorile sale de punere în întârziere, din data de 14 mai 2020, Comisia Europeană consideră că România nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul:

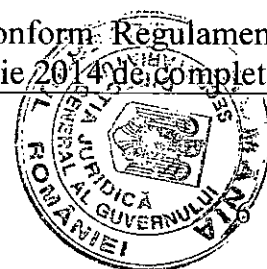
- articolului 5 alineatele (2) și (3) și al articolului 9 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul delegat (UE) nr. 885/2013 - **cauza 2020/2146**
- articolului 7 alineatul (2) și al articolului 10 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul delegat (UE) nr. 886/2013 - **cauza 2020/2158**
- articolului 3 alineatul (1) din Regulamentul delegat (UE) 2015/962 – **cauza 2020/2168**
- articolului 3 alineatul (1) și al articolului 4 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul delegat (UE) 2017/1926 – **cauza 2020/2179**.

Sancțiunile financiare pe care le poate impune Curtea Europeană de Justiție a Uniunii Europene, în temeiul art.260 alin.(3) din tratatul privind funcționarea Uniunii Europene pentru neîndeplinirea de către România a obligațiilor ce decurg din cele patru regulamente delegate pot conduce la amenzi în valoare de **minimum 1.723.000 EUR/dosar, iar penalitățile cu titlu cominatoriu care pot fi propuse variază între 2.082 EUR și 124.900 EUR pe zi de întârziere.**

Prezenta ordonanță de urgență privește un interes public general, deoarece implementarea măsurilor propuse conduce la creșterea siguranței rutiere și la rezolvarea problemelor privind emisiile și congestia din Europa, contribuind la un transport mai sigur, mai eficient și mai durabil, prin aplicarea diverselor tehnologii inovative de informare și comunicare la toate modurile de transport de pasageri și de marfă precum și la accesul facil la date referitoare la evenimente de trafic, parcări sigure și securizate pentru camioane și vehicule comerciale, date



	<p>meteo și condițiile de circulație, ceea ce va contribui la îmbunătățirea procesului de planificare a călătoriilor.</p> <p>De asemenea, menționăm faptul că prin integrarea Sistemelor Inteligente de Transport (STI) se pot crea noi servicii, inclusiv apariția de noi locuri de muncă și creștere economică în sectorul transporturilor.</p>
<p>1¹. În cazul proiectelor de acte normative care transpun legislație comunitară sau creează cadrul pentru aplicarea directă a acesteia</p>	<p>Prezentul proiect de act normativ creează cadrul pentru punerea în aplicare a dispozițiilor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regulamentului Delegat (UE) nr. 886/2013 al Comisiei din 15 mai 2013 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește datele și procedurile pentru furnizarea către utilizatori, în mod gratuit, atunci când este posibil, a unor informații minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră; - Regulamentului Delegat (UE) nr. 885/2013 al Comisiei din 15 mai 2013 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind STI în ceea ce privește furnizarea de servicii de informații referitoare la locuri de parcare sigure și securizate pentru camioane și vehicule comerciale; - Regulamentului Delegat (UE) nr. 2015/962 al Comisiei din 18 decembrie 2014 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește prestarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic; - Regulamentului Delegat (UE) nr. 2017/1926 al Comisiei din 31 mai 2017 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale.
<p>2.Schimbări preconizate</p>	<p>Prin prezentul proiect de act normativ se propun următoarele:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Înființarea Punctului Național de Acces de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii; 2. Desemnarea administratorului Punctului Național de Acces pentru punerea în aplicare a Regulamentelor Delegate (UE) de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului, menționate anterior; 3. Desemnarea Organismului Național Competent, conform prevederilor Regulamentului Delegat (UE) nr. 885/2013 din 15 mai 2013 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind STI în ceea ce privește furnizarea de servicii de informații referitoare la locuri de parcare sigure și securizate pentru camioane și vehicule comerciale și a Regulamentului Delegat nr. 886/2013 din 15 mai 2013 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește datele și procedurile pentru furnizarea către utilizatori, în mod gratuit, atunci când este posibil, a unor informații minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră. 4. Desemnarea Autorității Competente de Evaluare, conform Regulamentului Delegat (UE) nr. 2015/962 al Comisiei din 18 decembrie 2014 de completare



	<p>a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește prestarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic precum și Regulamentul Delegat (UE) nr. 2017/1926 al Comisiei din 31 mai 2017 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale.</p>
<p>3. Alte informații</p>	<p>Prin prezentul proiect de act normativ, se propune asigurarea punerii în aplicare de către Autoritatea Rutieră Română, instituție publică în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (Organismul Național Competent), a prevederilor:</p> <p>a) art. 8 din Regulamentul Delegat (UE) nr. 885/2013 din 15 mai 2013 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind STI în ceea ce privește furnizarea de servicii de informații referitoare la locuri de parcare sigure și securizate pentru camioane și vehicule comerciale,</p> <p>b) art. 9 din Regulamentul Delegat nr. 886/2013 din 15 mai 2013 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește datele și procedurile pentru furnizarea către utilizatori, în mod gratuit, atunci când este posibil, a unor informații minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră.</p> <p>Totodată, prin prezentul proiect de act normativ, se propune asigurarea punerii în aplicare de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii - Autoritatea Competentă desemnată să asigure evaluarea conformității - a prevederilor:</p> <p>a) art. 11 din Regulamentul Delegat (UE) nr. 962/2014 al Comisiei din 18 decembrie 2014 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește prestarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic,</p> <p>b) art. 9 din Regulamentul Delegat (UE) nr. 2017/1926 din 31 mai 2017 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale.</p> <p>Nu în ultimul rând, prin prezentul proiect de act normativ, se propune transmiterea către Comisia Europeană a informațiilor și a raportărilor, astfel cum acestea sunt prevăzute în:</p> <p>a) art.9 din Regulamentul Delegat (UE) nr. 885/2013 din 15 mai 2013 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind STI în ceea ce privește furnizarea de servicii de informații referitoare la locuri de parcare sigure și securizate pentru camioane și vehicule comerciale,</p> <p>b) art. 10 din Regulamentul Delegat nr. 886/2013 din 15 mai 2013 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului</p>
	<p>în ceea ce privește datele și procedurile pentru furnizarea către utilizatori, în mod gratuit, atunci când este posibil, a unor informații minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră.</p>



	<p>c) art. 12 din Regulamentul Delegat (UE) nr. 962/2014 al Comisiei din 18 decembrie 2014 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește prestarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic,</p> <p>d) art. 10 din Regulamentul Delegat (UE) nr. 2017/1926 din 31 mai 2017 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale.</p>
--	---

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	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
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)

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani					Media pe cinci ani
		3	4	5	6		
- mii lei -							
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 de stat:							
(i) contribuții de asigurări							



2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:	0	2.303	1.053	1.053	1.053	1.092
(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	0	-2.303	-1.053	-1.053	-1.053	-1.092
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	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.	a) Se modifică și completează Hotărârea nr. 90/2020 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii b) Se vor emite ordine ale ministrului de aprobare a normelor metodologice de punere în aplicare a prezentei ordonanțe de urgență a Guvernului
1 ¹ . Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.



2.Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în materie	Proiectul de act normativ este compatibil cu legislația comunitară în materie.
3.Decizii ale Curții Europene de Justițieși alte documente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
4.Evaluarea conformității	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 nu se referă la acest domeniu.
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. 2/2021.
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	Proiectul prezentului act normativ a îndeplinit procedura prevăzută de Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată.
2. Informarea societății civile cu privire la eventualele 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 se referă la acest domeniu.
3. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea 8.

Măsurile 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	Nu au fost identificate.



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului privind stabilirea cadrului instituțional și adoptarea unor măsuri necesare pentru înființarea Punctului Național de Acces, conform regulamentelor delegate de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM – MINISTRU

FLORIN-VASILE CÎTU

