

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1.

Titlul proiectului de act normativ

LEGE privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru modificarea literei c) a alineatului (6) al articolului 41 din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor

Secțiunea 2.

Motivul emiterii actului normativ

2.1. Sursa proiectului de act normativ	Sursa prezentului proiect de act normativ este reprezentată de Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare.
2.2. Descrierea situației actuale	<p>Ținând cont de competențele Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, exercitate în calitate sa de organ de specialitate al administrației publice centrale care stabilește, la nivel național, politica în domeniul transporturilor și infrastructurii de transport, și care 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>Având în vedere contractul de concesiune încheiat cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin care Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A., denumită în continuare C.N.A.I.R. – S.A., persoană juridică de interes strategic național, desfășoară activități specifice în domeniul infrastructurii de transport rutier, respectiv activități de proiectare, construire, modernizare, reabilitare, reparare, administrare a autostrăzilor, drumurilor expres, drumurilor naționale, variantelor ocolitoare, în condiții de siguranță a circulației, precum și activități privind implementarea programelor de dezvoltare unitară a rețelei de drumuri publice, în concordanță cu strategia Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cerințele economiei naționale și cu cele de apărare,</p> <p>Luând în considerare faptul că proiectele de infrastructură de transport sunt investiții publice de importanță strategică pentru România, care asigură conectivitatea cu coridoarele de transport europene și creșterea mobilității populației și a mărfurilor,</p> <p>Având în vedere faptul că autostrăzile și drumurile expres care sunt în administrarea C.N.A.I.R. – S.A. fac parte din rețeaua europeană de transport TENT, precum și necesitatea alinierii României la standardele europene privind circulația rutieră,</p> <p>Potrivit obiectului său de activitate, Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere – S.A. asigură condiții de siguranță a circulației pe autostrăzi și drumuri naționale deschise circulației publice, exercitând atribuțiile care îi revin conform legii,</p>

În conformitate cu dispozițiile art. 1 alin. (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”, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 47/2004, cu modificările și completările ulterioare, C.N.A.I.R. – S.A. desfășoară în principal activități de interes public național în domeniul administrării drumurilor naționale și autostrăzilor, în conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

Potrivit dispozițiilor Ordonanței Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare, personalul desemnat al C.N.A.I.R. – S.A. realizează activitatea de autorizare, control și de încasare a tarifelor suplimentare de utilizare a drumurilor de interes național, prevăzute de ordonanță, în cazul vehiculelor care circulă cu depășiri ale maselor și/sau dimensiunilor maxime admise,

Masele și dimensiunile maxime ale vehiculelor rutiere destinate transportului de mărfuri și de călători, admise în circulație în țările membre ale Uniunii Europene sunt prevăzute în Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional.

Prevederile acestei Directive sunt transpuse în legislația națională, conform prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

În contextul intensificării traficului intern și internațional al vehiculelor care transportă mărfuri care nu sunt indivizibile cu depășiri ale maselor maxime admise în circulație pe drumurile publice, așa cum sunt ele prevăzute în anexele nr. 2 și nr. 3 la Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

Având în vedere că prin încărcătură indivizibilă se înțelege încărcătura care, în scopul transportului rutier, nu poate fi divizată în două sau mai multe încărcături, fără cheltuieli nejustificate sau fără riscul deteriorării și care, din cauza dimensiunilor și masei sale, nu poate fi transportată de un autovehicul, o remorca, un tren rutier sau un vehicul articulat astfel încât acesta să respecte masele și/sau dimensiunile maxime admise.

În prezent circulația vehiculelor a căror încărcătură nu este indivizibilă poate fi autorizată până în limita unei mase totale de cel mult 60,0 tone, cu condiția îndeplinirii cumulative a următoarelor condiții:

- i) masa totală să fie de cel mult 60,0 tone;
- (ii) masa pe axe să nu depășească masa maximă ce poate fi autorizată;
- (iii) lungimea să nu depășească cu mai mult de 3,0 metri lungimea maximă admisă;
- (iv) lățimea să nu depășească 3,20 metri;
- (v) să nu fie depășită înălțimea maximă admisă;

Având în vedere ca principalul factor de degradare a drumurilor și a lucrărilor de arta îl constituie circulația vehiculelor cu depășiri ale maselor maxime admise, așa cum sunt ele prevăzute în anexele nr. 2 și 3 la Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare, se impune reducerea masei totale până la care circulația acestor vehicule poate fi autorizată.

Având în vedere că circulația vehiculelor care transportă mărfuri ce nu sunt indivizibile, cu depășiri ale masei totale peste limitele maxime admise prevăzute în Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare, nu poate fi interzisă ținând cont de angajamentele asumate pe plan internațional de România, pe baza de reciprocitate, în susținerea obiectivelor de apărare națională, prin facilitarea circulației vehiculelor care:

- ✓ aparțin forțelor NATO/SOFA, în temeiul Legii nr. 362/2004 pentru aderarea României la Acordul dintre statele părți la Tratatul Atlanticului de Nord cu privire la statutul forțelor lor, semnat la Londra la 19 iunie 1951, și la Protocolul privind statutul comandamentelor militare internaționale, înființate în temeiul Tratatului Atlanticului de Nord, semnat la Paris la 28 august 1952;
 - ✓ aparțin forțelor NATO/SOFA/PfP, în temeiul Legii nr. 23/1996 pentru ratificarea Acordului dintre statele părți la Tratatul Atlanticului de Nord și celelalte state participante la Parteneriatul pentru Pace cu privire la statutul forțelor lor și a protocolului adițional, încheiate la Bruxelles la 19 iunie 1995;
 - ✓ aparțin (aflate în proprietate), sunt folosite de către ori pentru forțele Statelor Unite ale Americii, în interesul forței, și vehiculele care aparțin unei terțe părți care efectuează transporturi în interesul forței, în temeiul Legii nr. 260/2002 pentru ratificarea Acordului dintre România și Statele Unite ale Americii privind statutul forțelor Statelor Unite ale Americii în România, semnat la Washington la 30 octombrie 2001, cu modificările și completările ulterioare;
 - ✓ aparțin forțelor NATO/SOFA, NATO/SOFA/PfP, în temeiul Legii nr. 126/2016 pentru ratificarea Acordului suplimentar la Protocolul de la Paris dintre Guvernul României și Comandamentul Suprem al Forțelor Aliate din Europa și Comandamentul Suprem Aliat pentru Transformare, semnat la Bruxelles la 2 decembrie 2015;
 - ✓ aparțin unei forțe armate, numai pe bază de reciprocitate, în temeiul Legii nr. 291/2007 privind intrarea, staționarea, desfășurarea de operațiuni sau tranzitul forțelor armate străine pe teritoriul României, republicată, cu modificările și completările ulterioare,
- și a căror încărcătură poate fi constituită din componente care nu sunt indivizibile.

Având în vedere evoluția dinamică și imprevizibilă a situației generate de conflictul militar din Ucraina, urmare contextului geopolitic actual, în care România a devenit zonă de importanță strategică pentru fluxurile de marfă, se impune asigurarea cadrului legal necesar pentru autorizarea circulației

vehiculelor care transportă mărfuri care nu sunt indivizibile, cu depășirea masei totale maxime admise.

Luând în considerare necesitatea efectuării transporturilor de echipamente de prim ajutor și ajutoare umanitare în cadrul unor misiuni umanitare pe teritoriul României sau care tranzitează România în scop umanitar și a căror încărcătură poate fi constituită din componente care nu sunt indivizibile,

Circulația vehiculelor care transportă mărfuri ce nu sunt indivizibile, cu depășiri ale masei totale peste limitele maxime admise prevăzute în anexele nr. 2 și nr. 3 la Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, cu modificările și completările ulterioare, nu poate fi interzisă ținând cont de consecințele economice pe plan intern prin:

- ✓ afectarea majoră a dezvoltării infrastructurii rutiere prin costuri suplimentare și întârzieri în termenele de execuție a lucrărilor de construcție autostrăzi, drumuri expres și variante de ocolire, generate de reducerea capacității de transport până la limita de 40,0 tone, maximă admisă în cazul unui vehicul articulat;
- ✓ afectarea majoră a investițiilor din domeniul construcțiilor, care înregistrează în prezent o dinamică generată de accesarea și utilizarea fondurilor europene;
- ✓ impactarea negativă a întregului mediu de afaceri prin creșterea costurilor operaționale cauzate de reducerea capacității de transport

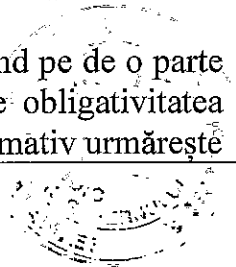
În prezent masele și dimensiunile maxime admise în circulație pe drumurile publice din România, așa cum sunt ele prevăzute de Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional sunt cele prevăzute în Anexele nr. 2 și nr. 3 la Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Circulația pe drumurile publice a vehiculelor rutiere, înmatriculate sau înregistrate în România sau în alte state, cu depășirea masei totale maxime admise se poate efectua numai în baza Autorizației Speciale de Transport, eliberată în prealabil, fără discriminare, de administratorul drumului pe care se circulă.

În accepțiunea textului actual al legii, Autorizația Specială de Transport se poate elibera pentru circulația vehiculelor care transportă mărfuri care nu sunt indivizibile pentru o masă totală de cel mult 60,0 tone.

Ținând cont că aplicarea prevederilor actuale poate conduce la degradarea accelerată a rețelei de drumuri publice, cu impact în reducerea duratei normale de exploatare, ceea ce va genera costuri suplimentare pentru întreținerea și repararea infrastructurii rutiere se impune reducerea masei totale până la care circulația acestor vehicule poate fi autorizată.

Luând în considerare elementele mai sus menționate privind pe de o parte necesitatea protejării infrastructurii rutiere și pe de altă parte obligativitatea respectării angajamentelor asumate, prezentul proiect de act normativ urmărește



modificarea articolului 41, alineatul (6), litera c), punctul (i) din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare, prin revizuirea masei totale care poate fi autorizată pentru circulația vehiculelor care transportă mărfuri care nu sunt indivizibile.

Având în vedere că limitele maxime admise ale maselor pe axe prevăzute de anexele nr. 2 și nr. 3 la Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare, corelate cu configurațiile vehiculelor comerciale utilizate pentru transportul mărfurilor care nu sunt indivizibile, prin prezentul act normativ se propune autorizarea acestor transporturi prin aplicarea procentului de 25% la masa totală maximă admisă prevăzută în anexele nr. 2 și nr. 3 la Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

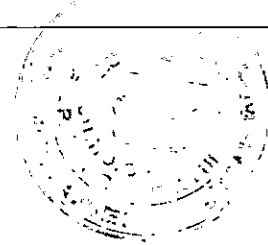
Luând în considerare că elementele sus-menționate vizează un interes public și constituie o situație de urgență, și extraordinară, a cărei reglementare nu poate fi amânată, se impune adoptarea de măsuri imediate pe calea ordonanței de urgență, pentru protejarea drumurilor de interes național ce constituie proprietate publică a statului.

Neadoptarea prezentului proiect de act normativ va conduce la menținerea majorată a masei totale a vehiculelor care transportă mărfuri care nu sunt indivizibile având drept consecință degradarea accelerată a rețelei de drumuri publice, cu impact în reducerea duratei normale de exploatare, ceea ce va genera costuri suplimentare pentru întreținerea și repararea infrastructurii rutiere.

Starea de fapt cuantificabilă a situației extraordinare este determinată de faptul că neimplementarea în regim de urgență a propunerii pentru modificarea articolului 41, alineatul (6), litera c), punctul (i) din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare, are drept consecință degradarea accelerată a rețelei de drumuri publice, cu impact în reducerea duratei normale de exploatare, ceea ce va genera costuri suplimentare pentru întreținerea și repararea infrastructurii rutiere.

Starea de fapt independentă de voința Guvernului a situației extraordinare, este determinată de necesitatea armonizării prevederilor legale prin reglementarea circulației vehiculelor care transportă mărfuri care nu sunt indivizibile în interesul protejării infrastructurii rutiere.

Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare este unicul act normativ care transpune în legislația națională prevederile domeniului de activitate reglementat de Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional, drept care modificarea legislativă propusă se poate face doar prin modificarea acestei ordonanțe.



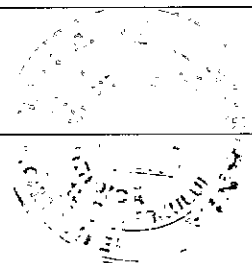
2.3. Schimbări preconizate	<p>Prezentul proiect de act normativ urmărește protejarea infrastructurii rutiere și respectarea angajamentelor internaționale la care România este parte, prin modificarea articolului 41, alineatul (6), litera c), punctul (i) din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare, prin revizuirea masei totale care poate fi autorizată pentru circulația vehiculelor care transportă mărfuri care nu sunt indivizibile.</p>
2.4. Alte informații	<p>La stabilirea procentului de 25% cu care poate fi depășită masa totală a vehiculelor, s-au avut în vedere două cazuri, pentru vehicule utilizate în mod curent în practica operațiunilor comerciale derulate pe piața transporturilor:</p> <p>În cazul unui vehicul cu 5 axe, compus dintr-un autovehicul tractor cu două axe care tractează o semiremorcă cu 3 axe, algoritmul a fost stabilit prin însumarea maselor maxime pe axe ce pot fi autorizate în circulație pe drumurile publice din România, încadrate din punct de vedere al capacității portante ca drumuri modernizate (M), după cum urmează:</p> <p>Axa simplă nemotoare (8,0 to + 3,5 to) + axa simplă motoare (9,0 to + 3,5 to) + axa triplă (20,0 to + 7,0 to) = 51,0 tone, rezultând că vehiculul în cauză poate avea o masă totală de 51,0 tone, adică o depășire de 27,4% a masei totale maxime admise în circulație pe drumurile publice din România;</p> <p>În cazul unui vehicul cu 6 axe, compus dintr-un autovehicul tractor cu 3 axe care tractează o semiremorcă cu 3 axe, algoritmul a fost stabilit prin însumarea maselor maxime admise pe axe, în circulație pe drumurile publice din România, încadrate din punct de vedere al capacității portante ca drumuri reabilitate (R), după cum urmează:</p> <p>Axa simplă nemotoare (10,0 to) + axa dublă (16,0 to) + axa triplă (24,0 to) = 50,0 tone, rezultând că vehiculul în cauză poate avea o masă totală de 50,0 tone, adică o depășire de 25,0% a masei totale maxime admise în circulație pe drumurile publice din România;</p> <p>Pentru cazurile exemplificate mai sus numitorul comun al algoritmului de calcul îl constituie masele prevăzute în Anexa nr. 2 - <i>“MASE ȘI DIMENSIUNI maxime admise în circulație și caracteristicile conexe ale vehiculelor rutiere”</i> la Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu raportarea atât la categoria inferioară de drum, cât și la categoria superioară de drum.</p> <p>În consecință, a fost propusă aplicarea procentului de 25% la masa totală maximă admisă, prevăzută în Anexele nr. 2 și nr. 3 la Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare, ca valoare minimă rezultată din algoritmul de calcul.</p>



Secțiunea 3.

Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

3.1. Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ	<p>Promovarea prezentei propunerii de act normativ va asigura armonizarea prevederilor legale în acord cu caracteristicile tehnice și constructive actuale ale autovehiculelor, așa cum sunt ele omologate și admise în circulație, având în vedere că vehiculelor comerciale înregistrate sau puse în circulație într-unul dintre statele membre ale Uniunii Europene nu li se pot aplica cerințe tehnice suplimentare legate de greutatea și dimensiunile vehiculelor, astfel încât aceste cerințe să constituie un obstacol în calea circulației vehiculelor comerciale între statele membre.</p> <p>Promovarea prezentei propunerii de act normativ va avea drept consecință protejarea rețelei de drumuri publice, cu impact în asigurarea duratei normale de exploatare și în eliminarea costurilor suplimentare pentru întreținerea și repararea infrastructurii rutiere.</p>
3.2. Impactul social	Nu este cazul
3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului	Prezentul proiect de act normativ nu aduce atingere drepturilor și libertăților fundamentale ale omului
3.4. Impactul macroeconomic 3.4.1 Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici 3.4.2. Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Prezentul proiect de act normativ va conduce la asigurarea unui mediu concurențial echitabil, prin încadrarea unitară a autovehiculelor rutiere, înregistrate sau puse în circulație în oricare dintre statele membre ale Uniunii Europene, indiferent de tipul lor constructiv.
3.5. Impactul asupra mediului de afaceri	Prezentul proiect de act normativ va conduce la asigurarea unui mediu concurențial echitabil, la nivel național și în cadrul Uniunii Europene, prin autorizarea circulației pe drumurile publice a vehiculelor rutiere, înmatriculate sau înregistrate în România sau în alte state, cu depășirea masei totale maxime admise în baza Autorizației Speciale de Transport, eliberată în prealabil, fără discriminare, de administratorul drumului pe care se circulă.
3.6. Impactul asupra mediului înconjurător	Nu este cazul
3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării	Nu este cazul

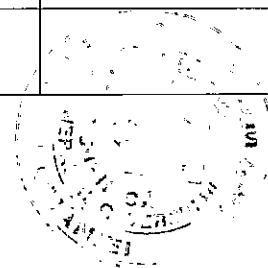


3.8. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile	Nu este cazul
3.9. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea 4.

Impactul financiar asupra bugetului general consolidat atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung, (pe 5 ani), inclusiv informații cu privire la cheltuieli și venituri

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe cinci ani
		3	4	5	6	
- mii lei -						
1	2	3	4	5	6	7
4.1. 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						
d) alte tipuri de venituri						
4.2. 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						
4.3. Impact financiar, plus/minus, din care:						
a) buget de stat						
b) bugete locale						
4.4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						



4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						
4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						
4.7. Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente: a) fișa financiară prevăzută la art. 15 din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, însoțită de ipotezele și metodologia de calcul utilizată; b) declarație conform căreia majorarea de cheltuială respectivă este compatibilă cu obiectivele și prioritățile strategice specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală și cu plafoanele de cheltuieți prezentate în strategia fiscal-bugetară.	Nu este cazul					
4.8. Alte informații	Nu au fost identificate					

Secțiunea 5.

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

5.1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ. a) acte normative ce vor fi modificate sau abrogate ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ.	Nu este cazul
5.2. Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice a) descrierea impactului legislativ b) prezentarea normelor cu impact la nivel operațional/tehnic	Nu este cazul
5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE (în cazul	Prezentul proiect de act normativ este în conformitate cu prevederile Directivei 96/53/CE a Consiliului din

<p>proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE).</p> <p>5.3.1. Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE</p> <p>a)tipul, titlul, numărul și data directivei UE ale cărei cerințe sunt transpuse de proiectul de act normativ;</p> <p>b)obiectivele directivei UE;</p> <p>c)tipul de transpunere a directivei UE în cauză</p> <p>d)termenele-limită pentru transpunerea directivelor UE vizate</p> <p>5.3.2. Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative ale UE.</p> <p>a)justificarea necesității adoptării măsurilor incluse în proiect în vederea aplicării actului legislativ al UE;</p> <p>b)tipul, titlul, numărul și data actului legislativ al UE pentru care se creează cadrul de aplicare.</p>	<p>25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutateii maxime autorizate în traficul internațional.</p>
5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Nu este cazul
5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate	Nu este cazul
6. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea 6.

Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

6.1. Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative	Nu este cazul
6.2. 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 și Infrastructurii.
6.3. Informații despre 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.	Nu este cazul



521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	
6.4. Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative	Proiectul de act normativ nu este supus consultărilor comisiilor interministeriale
6.5. 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 de către Consiliul Legislativ prin avizul nr. 114/2023.
6. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea 7.

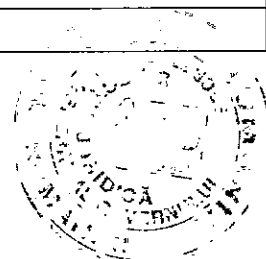
Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ

7.1. Informarea societății civile cu privire la elaborarea proiectului de act normativ	Proiectul prezentului de act normativ a îndeplinit procedura prevăzută de dispozițiile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată.
7.2. 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
7.3. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea 8.

Măsuri privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ

8.1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ	Nu este cazul
8.2. Alte informații	Nu au fost identificate



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru modificarea literei c) a alineatului (6) al articolului 41 din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

~~PRIM-MINISTRU~~

~~NICOLAE IONEL CIUCĂ~~

