

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul prezentului proiect de act normativ

LEGE

privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea Legii nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră

Secțiunea a 2 – a

Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea situației actuale

Legea nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, republicată, numita în continuare lege, este legea de transpunere a Directivei 2008/96/CE în legislația națională.

Legea, în forma statuată prin ultima modificare adusă prin Legea nr. 125/2012 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 6/2010 pentru modificarea și completarea Legii nr. 265/2008, este neaplicabilă, având prevederi care, prin restrictivitate, zădărnicesc formarea de auditori de siguranță rutieră fapt care conduce la imposibilitatea efectuării auditului de siguranță rutieră, a evaluării de impact asupra siguranței rutiere și a inspecției de siguranță rutieră la drumurile deschise circulației. Acest fapt contribuie semnificativ la îngreunarea procesului de construire a drumurilor noi și la neutilizarea fondurilor europene dedicate, creând probleme în ceea ce privește punerea în aplicare a Legii nr. 265/2008, cu modificările și completările ulterioare și, implicit, a Directivei 2008/96/CE.

Condițiile de studii pentru obținerea atestatului de auditor de siguranță rutieră prevăd obligația solicitantului de a face dovada urmării unor cursuri postuniversitare sau de masterat în domeniul construcției drumurilor sau ingineriei circulației rutiere, fapt ce este în contradicție cu prevederile Legii nr. 288/2004 privind organizarea studiilor universitare, cu modificările și completările ulterioare, fiind astfel restricționat accesul unor persoane cu experiență în domeniul construcțiilor de drumuri sau circulației rutiere.

Prin această restricționare autoritatea organizatoare se află în imposibilitatea de a putea organiza cursuri pentru obținerea calității de auditor de siguranță, aceasta întrucât la această dată ne aflăm în situația în care absolvenții de studii superioare până la data apariției Legii nr. 288/2004 privind organizarea studiilor universitare, cu modificările și completările ulterioare pot face dovada experienței în domeniu, dar nu și a diplomei de masterat, iar, absolvenții de studii superioare după data apariției Legii nr. 288/2004 privind organizarea studiilor universitare, cu modificările și completările ulterioare pot face dovada diplomei de masterat, dar nu și a vechimii necesare. Astfel, până la această dată nu au fost identificate persoane care să îndeplinească cumulativ condițiile prevăzute de lege, Autoritatea Rutieră Română – ARR neputând organiza cursuri de pregătire și perfecționare în domeniul auditului de siguranță rutieră.

De asemenea, țara noastră se clasează pe unul din primele locuri în statistica "decese din accidente rutiere per număr de locuitori" în condițiile în care studiile arată că efectuarea activităților de audit de siguranță rutieră, evaluare de impact asupra siguranței rutiere și de inspecție de

siguranță rutieră pe infrastructura existentă precum și măsurile luate în urma recomandărilor din rapoartele specifice, reduc numărul de decese cu până la 60%.

Există deosebiri între legea de transpunere și prevederile Directivei 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere referitoare la domeniul de aplicare al legii respectiv al directivei, legiuitorul român optând în 2008 la instituirea obligației de efectuarea auditului și inspecției de siguranță rutieră, inclusiv pe drumurile comunale și pe străzile amenajate, respectiv la reglementarea unei arii de aplicare a legii mai largi decât aria de aplicare a directivei, ceea ce implică costuri importante, împovărătoare pentru bugetele administrațiilor locale, disproporționate față de beneficiile aduse.

Există prevederi ale legii care contravin prevederilor Directivei 2006/123/CE privind serviciile în piața internă, în speță cea care statutează criteriul geografic impus la desemnarea auditorilor (art. 11 alin. 1 lit. a) din lege), deoarece acesta creează discriminări în procesul de desemnare a auditorilor față de alți prestatori ai serviciilor de audit din alte state membre ale Uniunii Europene sau ale Spațiului Economic European, contrar art. 9 para. 2 lit. a) din directivă.

Prin prevederile legii, o persoană fizică autorizată și atestată ca inspector de siguranță rutieră, care este remunerată din bani publici pentru efectuarea de inspecții de siguranță rutieră, prin efectul recomandărilor ce rezultă din raportul de inspecție de siguranță rutieră, determină cheltuirea altor bani publici pentru punerea în executare a acestora, fără ca raportul sau recomandările să poată fi verificate sau contestate, după caz, neexistând nici posibilitatea unui control instituțional competent asupra dispunerii de cheltuieli din bani publici.

Legea prevede formarea și atestarea de inspectorului de siguranță rutieră, altul decât auditorul de siguranță rutieră, acesta având atât condiții de studii diferite cât și formarea inițială diferită. În niciun stat membru al Uniunii Europene nu există calificarea și calitatea de inspector de siguranță rutieră, inspecțiile de siguranță rutieră fiind efectuate în aceste state de echipe de specialiști dintre care cel puțin unul este auditor de siguranță rutieră. De altfel Directiva 2008/96/CE definește noțiunile de evaluare de impact asupra siguranței rutiere audit de siguranță rutieră, inspecția de siguranță rutieră și auditor de siguranță rutieră neavând nicio prevedere despre “inspectorul de siguranță rutieră”;

Legea prevede, în mod similar, atestarea și pentru “auditorul de evaluare de impact asupra siguranței rutiere” în condițiile în care în toate statele membre ale Uniunii Europene, evaluarea de impact asupra siguranței rutiere este efectuată de auditorul de siguranță rutieră, neexistând calificarea și calitatea de auditor de evaluare de impact asupra siguranței rutiere.

Legea are prevederi care conțin termeni tehnici incorecti, precum cei care definesc rețeaua rutieră altfel decât prevede Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată; de asemenea legea face vorbire despre termeni ca “proiect preliminar” în loc de “studiu de fezabilitate” și “proiect detaliat” în loc de “proiect tehnic și detalii de execuție”, așa cum sunt aceștia definiți prin Hotărârea Guvernului nr. 28/2008 privind aprobarea conținutului-cadru al documentației tehnico-economice aferente investițiilor publice, precum și a structurii și metodologiei de elaborare a devizului general pentru obiective de investiții și lucrări de intervenții. Legea are de asemenea definiții vagi, precum definiția “modificărilor substanțiale” aduse la un drum printr-un proiect. Aceste aspecte creează confuzii și ambiguități la aplicare și interpretare, fapt ce generează un risc ridicat de apariție a litigiilor cu privire la aplicabilitatea și aplicarea legii.

Legea impune investitorului unui proiect de infrastructură obligația de a respecta integral recomandările conținute în raportul de audit de siguranță rutieră, fapt nemaîntâlnit nici în legislația de specialitate din statele membre U.E. nici în practica europeană. Acest lucru duce la apariție unui

risc ridicat de blocarea de proiecte de infrastructură și de absorbție scăzută a fondurilor destinate acestuia.

Legea impune administratorului unui drum să respecte întocmai recomandările raportului de inspecție de siguranță rutieră fără a face distincție între dispoziții și recomandări, așa cum este normal. Dispozițiile sunt obligatorii și se referă la refacerea caracteristicilor inițiale ale elementelor de siguranță, iar recomandările nu sunt obligatorii pentru administratorul drumului, ele referindu-se la eventuale modificări ale elementelor geometrice ale drumului sau la introducerea de elemente de siguranță noi.

Cele de mai sus fac ca legea în forma ei actuală să fie aplicată cu confuzii și interpretări, cu blocaje de proiecte de infrastructură și, în anumite momente, fără un control instituțional al cheltuirii de bani publici, aceasta având drept consecință neîndeplinirea scopului legii și anume reducerea accidentelor rutiere cu victime prin efectuarea auditului și inspecției de siguranță rutieră.

Legea, prin aplicare, ar crea instituția precedentului în ceea ce privește calitățile de inspector de siguranță rutieră și auditor de evaluare de impact asupra siguranței rutiere, concepte nemaîntâlnite în statele membre ale Uniunii Europene sau în alte state avansate economic și care aplică bunele practici în materie de gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, și care nu produc niciun beneficiu stării de fapt din țara noastră, conferind unor persoane fizice auto puteri ce țin de domeniul autorității statale.

De asemenea, legea îngreunează obținerea de finanțări pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere ducând chiar și la pierderea finanțărilor deja obținute. Legea afectează bugetul de stat și bugetele administratorilor rețelei rutiere, vulnerabilizându-le prin dispunerea cheltuirii banului public fără control. Activitatea instituțiilor puse în fața obligației de a aplica sau respecta legea, în special activitatea Autorității Rutiere Române – A.R.R. care este nevoită să aplice prevederi contradictorii, implicit să încalce prevederi legale;

Având în vedere că aplicarea în sens larg a legii a început în ianuarie 2016, odată cu actualizarea normelor de aplicare, iar problemele constatate au un grad ridicat de gravitate, reiese că remediarea acestora se poate realiza numai uzând de prerogativele Guvernului stabilite prin articolului 115 alineatul (4) din Constituția României, republicată.

2. Schimbări preconizate

În primul rând proiectul facilitează formarea de auditori de siguranță rutieră, revizuind atât condițiile necesare pentru accesul la această profesie cât și prevederile legate de efectuarea cursurilor de formare și de perfecționare în domeniu.

În plus, proiectul reduce domeniul de aplicare al legii doar la rețeaua rutiera de autostrazi, drumuri expres, de interes national, drumuri de interes judetean si strazi urbane de categoriile I si II, aliniind prevederile legii cu cele ale directivei europene pe care o transpune precum si cu cele ale practicii europene in materie.

De asemenea proiectul de modificare stipulează faptul că Ministerul Transporturilor prin Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. preia atributul de inspecție de siguranță rutieră, efectuând în acest sens inspecțiile prin comisii de inspecție alcătuite din proprii angajați, cel puțin una dintre persoane fiind atestata ca și auditor de siguranță rutieră.

Astfel acest singur atribut de inspecție va deveni un atribut al statului așa cum se desfășoară toate celelalte activități de inspecție în România, iar pentru aceasta componenta a auditului de siguranță rutieră, responsabilitatea cheltuirii de bani publici este instituționalizată, fiind transferată de la o persoană fizică autorizată la o instituție a statului. Mai mult, inspecția de siguranță rutieră pe infrastructura rutieră se realizează numai în condițiile dotării cu logistica necesară, competența de avertizare și de intervenție operativă fiind astfel a unei instituții publice și nu a unei persoane

fizice autorizate. Menționăm de asemenea faptul că și în alte state din cadrul Uniunii Europene acest atribut de inspecție de siguranță rutieră nu este dat în competența unor persoane fizice ci este executat de instituții ale statului direct cu proprii angajați. (ex. : Franța, Germania, Marea Britanie).

Pentru a se efectua inspecție de siguranță rutieră în temeiul Legii nr. 265/2008 în forma actuală, este necesar să existe inspectori de siguranță rutieră atestați în temeiul aceleiași legi, înscrși în registrul inspectorilor de siguranță rutieră și înscrși la Oficiul Registrului Comerțului ca și persoană fizică autorizată. Cum în registrul inspectorilor de siguranță rutieră ținut de Autoritatea Rutieră Română ARR nu există înscris niciun inspector de siguranță rutieră atestat, înseamnă că nicio persoană nu poate practica în temeiul legii această profesie. Pe de altă parte, deoarece în statele membre ale Uniunii Europene nu există profesia de inspector de siguranță rutieră, nicio persoană rezidentă în spațiul UE nu ar fi putut să fie înscrisă în secțiune specifică a Registrului inspectorilor de siguranță rutieră, și nici să se înregistreze ca inspector de siguranță rutieră în temeiul Legii nr. 265/2008, ca persoană fizică autorizată, la Oficiul Registrului Comerțului. Drept urmare, eliminarea profesiei de siguranță rutieră prin proiectul supus avizării nu produce efecte și nu aduce atingere dreptului niciunei persoane. Aceleași lucruri sunt valabile și în cazul profesiei de auditor de evaluare de impact asupra siguranței rutiere.

Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. are reprezentare teritorială națională prin cele 42 de agenții județene, dispune de logistică corespunzătoare și având până la sfârșitul anului 2011 activități de inspecție în domeniul transportului, dispune de personal calificat (inspectori de trafic rutier cu expertiză în problematica factor uman/ vehicul /infrastructură rutieră) care îndeplinește condițiile de studii și experiență solicitate în vederea obținerii atestatului de auditor de siguranță rutieră, fapt ce conduce la o diminuare a cheltuielilor ocazionate de efectuarea inspecției de siguranță rutieră și pe cale de consecință a cheltuielilor administratorilor drumurilor, cheltuieli ce fac parte din bugetul general consolidat al statului.

Prin proiectul de modificare propus Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. efectuează inspecțiile de siguranță rutieră suplimentare (la accidente) cu finanțare din bugetul propriu, fără a impune plata contravalorii acestora de către administratorul drumului. Având în vedere că Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. este instituție publică finanțată integral din venituri proprii rezultă încă o diminuare a cheltuielilor de la bugetul general consolidat al statului.

Datorită importanței majore a acestei activități în siguranță rutieră în cadrul Autorității Rutiere Română – A.R.R. va funcționa un compartiment operativ permanent, situație imposibil de realizat în condițiile menținerii inspectorilor de siguranță rutieră în regim de liberă practică. Proiectul de modificare nu afectează raporturi juridice aferente inspectorilor de siguranță deoarece în prezent nici o persoană nu este atestată ca inspector de siguranță rutieră.

Prin modificarea propusă se intenționează lărgirea cadrului de selecție a personalului care poate deveni auditor de siguranță rutieră. Astfel, se asigură posibilitatea ca persoane cu înaltă experiență profesională și cu recunoaștere la nivel național cât și internațional să accedă la calitatea de auditor de siguranță rutieră.

O altă prevedere introdusă de proiect face distincția clară între recomandările și dispozițiile conținute în rapoartele de audit/inspecție de siguranță rutieră, doar dispozițiile fiind obligatorii pentru administratorul/investitorul drumului și stabilește de asemenea obligația Ministerului Transporturilor de a adopta prin ordin al ministrului transporturilor normative privind setul de măsuri care pot fi dispuse de raportul de inspecție de siguranță rutieră, prin lucrări de intervenții generale executate de administratorul drumului, precum și termenele de punere în executare a acestora, aceste aspecte având o implicație asupra bugetelor administratorilor drumurilor. Odată cu clarificarea obligației administratorului drumurilor de a remedia deficiențele constatate la

inspecția de siguranță rutieră, precum și a termenului în care aceasta trebuie să aibă loc, a fost introdusă și o prevedere privind sancționarea prin amendă pentru nerespectarea obligației menționate, în raport cu gravitatea acestui fapt.

Pentru a da posibilitatea investitorului de a contesta la Comisia de atestare, disciplină și soluționarea contestațiilor a unora dintre recomandările raportului de audit de siguranță rutieră, a fost prevăzut un termen de 10 zile de la primirea raportului pentru formularea de obiecțiuni. Chiar și după pronunțarea de către Comisie a soluției la contestație, investitorul poate decide dacă va respecta întrutotul recomandările raportului de audit, întrucât doar el poate decide dacă soluțiile respective sunt fezabile din punct de vedere financiar.

Alineatul (6) al articolului 10 din Legea nr. 265/2008 în forma actuală prevede că în cazul unui accident de circulație soldat cu persoane decedate, înregistrat pe un drum public, organele de poliție care anchetează cazul notifică aceasta administratorului drumului, care va solicita imediat Autorității Rutiere Române – A.R.R., executarea unei inspecții de siguranță rutieră suplimentare, care să identifice elementele (...) ce au favorizat producerea accidentului respectiv, și care să facă recomandările necesare, în baza unui contract încheiat între administratorul drumului și Autoritatea Rutieră Română – A.R.R.. Având în vedere că prin proiect inspecția de siguranță suplimentară se efectuează cu titlu gratuit, nu mai este necesară încheierea contractului între administrator și Autoritatea Rutieră Română A.R.R.. Pe cale de consecință, pentru operativitate și pentru eliminarea birocrăției inutile, organul de anchetă notifică direct Autoritatea Rutieră Română A.R.R. cu privire la accident, nemaifiind necesară notificarea administratorului. Această prevedere nu limitează atribuția organelor de poliție de a informa administratorul drumului despre distrugerea unor elemente ale acestuia, conform prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Introducerea prevederii privind restrângerea de la gradul al IV-lea la gradul al II-lea a legăturilor de rudenie sau afinitate care generează starea de incompatibilitate a auditorului de siguranță rutieră în raport cu un anumit proiect de infrastructură se datorează faptului că pe lângă că aceasta este excesivă, există riscul ridicat ca auditorul de siguranță rutieră să nu fie în cunoștință de cauză despre activitățile rudelor sau afinilor atât de îndepărtați, în condițiile în care acesta dă o declarație pe proprie răspundere la semnarea contractului de audit, cu privire la asigurarea independenței.

De asemenea proiectul de act normativ aduce o serie de corectii si/sau completari cu privire la termenii tehnici si terminologia de specialitate cu scopul eliminarii oricaror posibile confuzii.

Nu in ultimul rand, proiectul de act normativ elimina criteriul geografic pentru desemnarea unui auditor de siguranta rutiera, criteriu care introduce posibile bariere si discriminari in accesul la exercitarea la profesiei de auditor, contrar prevederilor Directivei 2006/123/CE.

3. Alte informații

Secțiunea a 3-a

Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1. Impact macro-economic

Proiectul facilitează construirea de infrastructură rutieră inclusiv prin atragerea de fonduri europene, contribuind la crearea locurilor de muncă.

De asemenea aplicarea proiectului conduce la scăderea costurilor sociale ale accidentelor rutiere.

1¹. Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat:

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect

2. Impact asupra mediului de afaceri

Proiectul încurajează dezvoltarea activităților economice de evaluare de impact asupra siguranței rutiere și de audit de siguranță rutieră.

2¹. Impactul asupra sarcinilor administrative

Proiectul de act normativ prevede creșterea sarcinii administrative a Autorității Rutiere Române – A.R.R. care își crează un sistem de management al aplicării Legii și de efectuare în regim intern a activității de inspecție de siguranță rutieră.

2². Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii

Proiectul încurajează dezvoltarea activităților economice de evaluare de impact asupra siguranței rutiere și de audit de siguranță rutieră.

3. Impact social

Proiectul de act normativ determină scăderea costurilor sociale ale accidentelor rutiere.

4. Impact asupra mediului

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

5. Alte informații

Nu sunt

Secțiunea a 4-a

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

Proiectul de act normativ nu are impact asupra bugetului general consolidat.

- în mii lei (RON) -

Indicatori	Anul curent	Următorii patru ani				Media pe cinci ani
		3	4	5	6	
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:	-	-	-	-	-	-
a) buget de stat, din acesta:						
i. impozit pe profit						
ii. impozit pe venit						
b) bugete locale						
i. impozit pe profit						
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:						
i. contribuții de asigurări						
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care: -						
a) buget de stat, din acesta:						
i. cheltuieli de personal						
ii. bunuri și servicii						
b) bugete locale:						
i. cheltuieli de personal						
ii. bunuri și servicii – prin excluderea din obiectul legii a categoriilor de drumuri cărora nu li se aplică managementul siguranței infrastructurii rutiere, așa cum prevede și Directiva						

2008/96/CE, se realizează o economie totală anuală la bugetele locale în valoare estimativă de 124 087 mii lei

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	+ 124 087	+ 124 087	+ 124 087	+ 124 087	+ 124 087	+ 124 087
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 sunt						

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

1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ (acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ):

a) acte normative care se modifică sau se abrogă ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ;

- Ordinul ministrului transporturilor nr. 42/2016 pentru aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare a Comisiei de atestare, disciplină și soluționare a contestațiilor, a Metodologiei de organizare a cursurilor de formare, instruire și perfecționare profesională a auditorilor/inspectorilor de siguranță rutieră, precum și de atestare a acestora, a Metodologiei de contractare a evaluării de impact asupra siguranței rutiere și a auditului/inspecției de siguranță rutieră, de desemnare și de lucru a auditorilor/inspectorilor de siguranță rutieră, precum și a contractelor-cadru care se încheie de către Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. cu investitorii, cu administratorii și cu auditorii/inspectorii de siguranță rutieră și

- Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 480/2011 pentru aprobarea programelor-cadru de formare, instruire și perfecționare profesională a auditorilor de siguranță rutieră, a tarifelor pentru efectuarea evaluării de impact, a auditului de siguranță rutieră și a inspecției de siguranță, a onorariilor convenite auditorilor de siguranță rutieră, precum și a contractelor-cadru care se încheie de către Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. cu investitorii, cu administratorii și cu auditorii de siguranță rutieră, cu modificările și completările ulterioare.

b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.

nu sunt.

<p>1'. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect</p>
<p>2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare: Proiectul de act normativ clarifică aspectele din Legea nr. 265/2008 care ridică probleme de compatibilitate cu prevederile art. 9 para. 2 lit. a) din Directiva 2006/123/CE privind serviciile în piața internă și îmbunătățește modul de aplicare a dispozițiilor Directivei 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.</p>
<p>3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect</p>
<p>4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect</p>
<p>5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente, făcându-se referire la un anume acord, o anume rezoluție sau recomandare internațională ori la alt document al unei organizații internaționale: Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect</p>
<p>6. Alte informații Nu sunt.</p>
<p>Secțiunea a 6-a Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ</p>
<p>1. Informații privind procesul de consultare cu organizațiile neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate Proiectul de hotărâre a Guvernului a fost supus dezbaterilor în Comisia de Dialog Social și a fost afișat pe site-ul Ministerului Transporturilor.</p>
<p>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 Organizațiile cu care a avut loc consultarea au fost alese în baza reprezentativității.</p>
<p>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 a făcut obiectul consultării structurilor asociative ale administrațiilor locale.</p>
<p>4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr.750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>

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. 565/2016.

6. Alte informații

Nu sunt.

Secțiunea a 7-a
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 de act normativ nu se referă la acest subiect.

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 se referă la acest subiect.

3. Alte informații

Nu sunt

Secțiunea a 8-a
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 subiect.

2. Alte informații

Nu sunt.

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea Legii nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM – MINISTRU

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'D' followed by 'u' and 'oș' in a cursive script.

DACIAN JULIEN CIOLOȘ