

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1 Titlul proiectului de act normativ	
Lege privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.66/2014 privind aprobarea Programului de stimulare a cumpărării de autoturisme noi	
Secțiunea a 2-a Motivul emiterii proiectului de act normativ	
1. Descrierea situației actuale	Prin Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.66/2014, cu modificările și completările ulterioare, a fost aprobat Programul de stimulare a cumpărării de autoturisme noi, având ca obiectiv facilitarea accesului persoanelor fizice la achiziția unui autoturism nou prin contractarea de credite garantate de stat. În sensul Ordonanței de urgență, autoturism nou reprezintă autovehiculul - bun nou definit conform prevederilor art. 3 pct. 2 din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare, produs în spațiul intracomunitar sau provenit din import, care îndeplinește cel puțin cerințele minime ale standardului EURO 5, achiziționat de la persoane juridice care au ca obiect de activitate vânzarea autovehiculelor și al cărui preț de achiziție nu depășește suma de 50.000 lei, la care se adaugă TVA, după caz. În prezent, persoanele fizice care accesează Programul de stimulare a cumpărării de autoturisme noi trebuie să îndeplinească cumulativ următoarele condiții: 1. nu au mai deținut în proprietate un autoturism - bun nou; 2. nu înregistrează obligații de plată restante la bugetul general consolidat; 3. nu înregistrează restante la plata altor credite bancare; 4. la data solicitării creditului garantat au vârsta de minimum 18 ani și capacitate deplină de exercițiu. De asemenea, una din condițiile specifice pe care beneficiarii programului trebuie să o îndeplinească este asigurarea unui avans de minim 5% din prețul de achiziție al autovehiculului nou achiziționat prin Program. Prin Hotărârea Guvernului nr. 233 din 30 martie 2016 pentru completarea Normelor de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 66/2014 privind aprobarea Programului de stimulare a cumpărării de autoturisme noi, cu modificările și completările

	ulterioare, s-au adus îmbunătățiri condițiilor programului, în sensul posibilității includerii primei de casare acordate în cadrul Programului de stimulare a înnoirii Parcului auto național pentru justificarea achitării avansului minim obligatoriu de 5% din prețul de achiziție prevăzut în legislația Programului Prima Mașină. Cel mai ridicat nivel al plafonului total anual al garanțiilor care pot fi acordate în cadrul Programului, de 350 milioane lei, s-a înregistrat în anul 2015, iar cel mai scăzut este cel din anul 2018, de 10 milioane lei. Până la data de 31.08.2018 în cadrul Programului au fost acordate 334 garanții în valoare totală de 5.896.241,49 lei, pentru susținerea unor finanțări în valoare totală de 11.792.482,87 lei. Precizăm că până în prezent, în cadrul Programului nu au fost înregistrate cereri de plată a garanției.
2. Schimbări preconizate	Schimbările preconizate vizează creșterea calității mediului prin reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, concomitent cu reînnoirea parcului auto, prin dinamizarea achiziției de autoturisme noi în cadrul Programului de stimulare a cumpărării de autoturisme noi și înlocuirea acestora cu autoturisme nepoluante, respectiv prin introducerea achiziției de autoturisme hibrid, electric hibrid și pur electric. În acest context, este necesară introducerea la nivelul legislației primare a unor modificări care țin de evoluția și recalibrarea Programului în raport cu Programul de stimulare a înnoirii Parcului auto național 2017-2019, denumit RABLA CLASIC, respectiv Programul privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transporturi, prin promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, 2017-2019, denumit în continuare RABLA PLUS, finanțate din Fondul pentru Mediu, care vor produce valoare adăugată cu impact pozitiv la nivel macroeconomic. Prin introducerea modificărilor propuse se va da prevalență nevoii de a crea condiții favorabile atât pentru promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, cât și pentru stimularea înnoirii Parcului auto național existent. Contextul favorabil dinamizării programului este evidențiat și de datele furnizate de Asociația Constructorilor de Automobile din România, din care rezultă că „înmatricularea de autoturisme noi în România în august 2018, a crescut cu +137,86% față de august 2017, atingând un volum de 28.546 unități. Pe primele opt luni din 2018, volumul autoturismelor noi înmatriculate a atins 103.824 unități, în creștere cu 51,91% față de perioada similară din 2017. În ceea ce privește autoturismele second hand înmatriculate pentru prima oară în România, volumul acestora a atins în august 2018 cifra de 38.173

unități, o scădere de -11,94% față de august 2017, volumul acestora fiind pe primele opt luni din 2018 la un nivel de 312.368 unități, ceea ce reprezintă o scădere cu -7,53% față de perioada similară din 2017”.

Prin aceste propuneri se dorește modificarea și completarea OUG nr.66/2014 privind aprobarea Programului de stimulare a cumpărării de autoturisme noi, prin promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic care fac obiectul programului RABLA PLUS, astfel încât beneficiarii acestuia să fie eligibili în cadrul programului, alături de beneficiarii programului RABLA CLASIC.

Conform datelor publicate de Ministerul Mediului, prin Programul “RABLA CLASIC” au fost scoase din uz 28.366 autoturisme cu grad înalt de emisii poluante fiind înlocuite cu tot atâtea autovehicule noi. De asemenea, au fost achiziționate 467 autovehicule eco, din care 370 pur electrice și 97 de tip plug-in (electric hibrid). Bugetul alocat pentru anul 2018 pentru cele două programe derulate de Agenția Fondului de Mediu, respectiv Programele “RABLA CLASIC” și “RABLA PLUS” în valoare de 253 milioane lei, buget care a fost suplimentat cu suma de 198 de milioane de lei, atât pentru persoane fizice, cât și pentru persoane juridice. Suma reprezintă echivalentul a 30.000 de prime de casare, ceea ce înseamnă că în anul 2018, vor fi asigurate aproximativ 50.000 de prime de casare, cu aproximativ 78% mai multe față de anul trecut și aproape dublu față de anul 2016 (conform anexei nr. 2a la Hotărârea nr. 717/2018 pentru aprobarea bugetului de venituri și cheltuieli pe anul 2018 al Fondului pentru mediu și al Administrației Fondului pentru Mediu, rectificat).

Conform furnizorului de date, APIA, interesul pentru autoturismele „verzi”(electrice și hibride), continuă să rămână unul ridicat în acest an, mai ales pe fondul stimulentei acordate prin Programul RABLA PLUS. Ca urmare, după primele 7 luni din 2018, acestea ajung să dețină o pondere de 2,5% din total piață, superioară celei de anul trecut, când aceasta era de doar 1,8%. Chiar dacă volumele sunt încă foarte mici, evoluția este una extrem de încurajatoare, creșterea înregistrată în acest an fiind de 225,5% pe segmentul celor electrice (485 unități, în primele 7 luni din 2018, față de doar 149 în 2017), respectiv +54,5% la cele hibride (1.754 unități în 2018, față de 1.135 unități în 2017), fapt ce demonstrează că există un interes crescut pentru această categorie de autoturisme.

Propunerile de modificare a normei primare au în vedere necesitatea de a introduce la nivel de principiu premisele corelării avansului minim cu cuantumul beneficiilor oferite în cadrul celor

două programe, respectiv RABLA CLASIC și RABLA PLUS, precum și cu preturile de vânzare ale autovehiculelor existente pe piață.

Propunerile de modificare a O.U.G. nr.66/2214 vizează următoarele obiective :

1. Posibilitatea achiziționării de către beneficiarul programului a unui autovehicul nou, pe lângă cel clasic cu sistem de propulsie termic (cu motor de ardere internă) și a următoarelor tipuri de autovehicule, după cum urmează:

- autovehicul **hibrid**, cu cel puțin două convertoare de energie diferite și două sisteme de stocare de energie montate pe vehicul pentru a-i asigura propulsia, având un preț de achiziție de maxim 100.000 lei, la care se adaugă TVA, pentru care beneficiarul programului trebuie să asigure un avans de minim 25% din prețul de achiziție al autoturismului;

- autovehicul **electric hibrid**, autovehicul hibrid care, pentru a-și asigura propulsia mecanică, preia energie din două surse de energie stocată, montate pe vehicul: un combustibil consumabil, respectiv un dispozitiv de stocare a energiei electrice (de exemplu: baterie, condensator, volant/generator etc.) care are o sursă de alimentare externă – Plug-in și care generează o cantitate de emisii de CO₂ mai mică de 50g/km, în regim de funcționare mixt. În cazul în care în COC (certificatul de conformitate al autovehiculului) este înscrisă cantitatea de emisii de CO₂ conform standardului WLTP (World Harmonised Light Vehicles Test Procedure, stabilită în Regulamentul (UE) 2017/1.151 al Comisiei), cantitatea de emisii generată de autovehiculul nou trebuie să fie de maximum 70 g CO₂/km NEDC (New European Drive Cycle, utilizat în temeiul Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei), în regim de funcționare mixt, având un preț de achiziție de maxim 150.000 lei, la care se adaugă TVA, pentru care beneficiarul programului trebuie să asigure un avans de minim 30% din prețul de achiziție al autoturismului;

- autovehicul **pur electric** – orice autoturism, autoutilitară ușoară, autospecială/autospecializată ușoară sau cvadriciclu, propulsat/propulsată de un motor electric cu energie furnizată de baterii reîncărcabile, alimentate de o sursă externă de energie electrică, clasificat ca vehicul cu emisii poluante zero NEDC, având un preț de achiziție de maxim 150.000 lei, la care se adaugă TVA, pentru care beneficiarul programului trebuie să asigure un avans de minim 30% din prețul de achiziție al autoturismului;

2. Reglementarea posibilității ca beneficiarul Programului să poată achiziționa un autoturism – bun nou, chiar dacă acesta a mai deținut anterior în proprietate un astfel de autoturism, sens în care se propune modificarea dispozițiilor privind obligativitatea prezentării declarației

pe propria răspundere dată de către beneficiar, care atesta faptul că nu a mai deținut niciodată în proprietate un alt autoturism nou.

3. Acceptarea ecobonusurilor și ecotichetelor acordate în cadrul Programelor RABLA CLASIC și RABLA PLUS pentru justificarea achitării avansului minim obligatoriu prevăzut în legislația aferentă Programului de stimulare a cumpărării de autoturisme noi, aprobat prin OUG nr.66/2014.

Fundamentarea propunerii privind stabilirea prețului autoturismelor de tip hibrid, electric hibrid și pur electric s-a realizat prin coroborarea elementelor de preț regăsite în ofertele publice ale dealerilor auto cu prevederile art.5 alin.(9²) din Ordonanța Guvernului nr.80/2001 privind stabilirea unor normative de cheltuieli pentru autoritățile administrației publice și instituțiile publice, cu modificările și completările ulterioare, care statuează în sensul că „autoritățile și instituțiile publice, indiferent de sistemul de finanțare și subordonare, pot achiziționa, în condițiile legii, autoturisme al căror preț nu poate depăși contravaloarea în lei a sumei de 35.000 euro inclusiv TVA, cu condiția ca achiziția acestora să fie realizată în cadrul Programului privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transporturi, prin promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante din punct de vedere energetic, finanțat din Fondul pentru mediu, potrivit Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 196/2005 privind Fondul pentru mediu, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 105/2006, cu modificările și completările ulterioare.”

Se propune adoptarea măsurilor prezentate pe calea unei ordonanțe de urgență având în vedere necesitatea adoptării unor măsuri urgente pentru extinderea ariei de aplicabilitate a Programului de stimulare a achiziției de autoturisme noi, în caz contrar existând riscul necorelării cu perioada de implementare a Programelor RABLA CLASIC și RABLA PLUS, consecința cea mai gravă în acest caz reprezentând-o scăderea gradului de interes din partea finanțatorilor și potențialilor beneficiari pentru program.

De asemenea, un alt argument care reclamă inițierea unui proiect de ordonanță de urgență are în vedere perioada lungă pe care o presupune procedura parlamentară, precum și faptul că se propune introducerea unei serii de elemente noi care necesită o corelare urgentă a anumitor prevederi cu facilitățile oferite în cadrul Programelor RABLA CLASIC și RABLA PLUS, a căror perioadă de derulare este 2017-2019.

Necesitatea reglementării urgente a măsurilor propuse în cadrul prezentei ordonanțe de urgență este justificată și de importanța deosebită a politicilor publice menite să combată poluarea și să restabilească calitatea aerului la nivelul aglomerărilor urbane importante, în special în ceea ce privește reducerea emisiilor poluante

generate de autovehicule.

Inițiatorul își propune îmbunătățirea cadrului de derulare a programelor guvernamentale și furnizarea de programe și soluții integrate, care să susțină accesul beneficiarilor la finanțare în contextul continuării Programelor RABLA CLASIC și RABLA PLUS, care au beneficiat în ultimii ani de alocări consistente.

Propunerea de reglementare are în vedere importanța obiectivului de a crea pârgurile necesare pentru a asigura respectarea obligațiilor care îi revin statului român pe linia reducerii impactului traficului rutier asupra calității aerului. Precizăm faptul că potrivit informațiilor publice existente, procesul în care România este dată în judecată la Curtea de Justiție a UE pentru aerul poluat din București a început oficial în data de 29.10.2018.

Ministerul Mediului a primit de la CJUE documentația depusă de Comisia Europeană, prin care se cere sancționarea autorităților pentru că nu au luat măsurile necesare de sănătate publică.

Potrivit Comisiei Europene, în cazul României – mai exact în București valorile-limită zilnice de poluare au fost depășite în mod persistent încă de la momentul în care cadrul legislativ al Uniunii Europene a devenit aplicabil României, iar în 2016 acestea au fost depășite pentru o perioadă de 38 de zile.

Comisia a anunțat că statele membre trebuie să adopte planuri privind calitatea aerului înconjurător și să se asigure că aceste planuri stabilesc măsuri corespunzătoare, astfel încât perioada de depășire să fie cât mai scurtă posibil.

În virtutea principiului subsidiarității, legislația UE lasă la latitudinea statelor membre alegerea mijloacelor pe care le folosesc pentru a se conforma valorilor-limită. Primăria Capitalei a adoptat un plan care viza achiziționarea unor autobuze mai puțin poluante și acordarea a 30.000 de vouchere pentru biciclete și trotinete, tradiționale sau electrice, precum și inițierea unui proiect finanțat din fonduri europene pentru construcția de piste de bicicletă în București.

În funcție de data operaționalizării modificărilor și completărilor propuse și de gradul de utilizare a plafonului total alocat pentru acest an, nivelul plafonului anual al garanțiilor care pot fi emise în cadrul Programului va putea fi majorat corespunzător prin hotărâre a Guvernului.

Pentru asigurarea funcționalității Programului nu sunt necesare dezvoltări importante ale aplicației informatice actuale, în cazul solicitărilor de garantare transmise până la data intrării în vigoare a modificărilor prezentei ordonanțe de urgență, acestea se soluționează prin aplicarea dispozițiilor legale în vigoare la data depunerii lor.

Totodată, pentru a se asigura un termen rezonabil pentru implementarea modificărilor și completărilor efectuate la nivelul

	normei primare în cadrul normelor metodologice de aplicare a O.U.G. nr.66/2014, se propune un termen de 45 zile în care să fie modificate și completate în mod corespunzător prevederile Hotărârii Guvernului nr. 1053/2014 privind aprobarea normelor de implementare a Programului de stimulare a cumpărării de autoturisme noi, cu modificările și completările ulterioare.
3. Alte informații	– Nu este cazul

Secțiunea a 3-a
Impactul socioeconomic al proiectului de act normativ

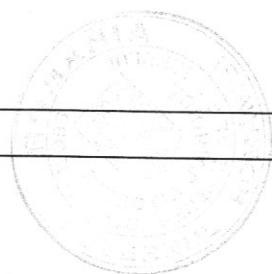
1. Impactul macroeconomic	Măsurile propuse sunt de natură să stimuleze achiziția de autoturisme noi în cadrul programului, cu efecte benefice asupra înnoirii parcului auto, cu efecte antrenante în economie. În prezent, prin Programul de stimulare a cumpărării de autoturisme noi, se încurajează achiziția de autovehicule situate în palierul joasă de preț sau mașinile puțin poluante cu litraj mic și consum redus de combustibil. Având în vedere așteptarea dată de lansarea celor două programe RABLA CLASIC și RABLA PLUS prin care populația poate accesa unul dintre cele două programe sau, concomitent, pe ambele, coroborat cu faptul că acestea vin cu bonusuri, (ecotichete care pot ajunge până la valoarea de 45.000 de lei pentru mașini electrice), putem vorbi despre un nivel ridicat al achiziției de astfel de autoturisme care se va reflecta în creșterea volumului vânzărilor de autoturisme noi, cumulând efectele lanțului de producție, import și distribuție, inclusiv serviciile conexe în sectorul auto.
1^1. Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Prin aprobarea măsurilor propuse prin prezentul act normativ se preconizează stimularea achiziționării de vehicule de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic care va avea ca scop ulterior înlocuirea treptată a celor poluante aflate în circulație. Prezentul act normativ va avea un impact favorabil asupra mediului de afaceri, va conduce la dinamizarea procesului de cumpărare de autoturisme noi, va crește numărul garanțiilor acordate în cadrul Programului, ceea ce va avea consecințe pozitive atât asupra producătorilor de autoturisme și componente, a volumului comerțului și serviciilor specializate pentru autovehicule, cât și asupra activității

	de creditare pe segmentul retail, fiind de natură să conducă la creșterea numărului de clienți ai instituțiilor de credit care își orientează cererea către segmentul autoturismelor nepoluante, conform legislației incidente în vigoare.
2^1. Impactul asupra sarcinilor administrative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2^2. Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Impactul social	Proiectul de act normativ contribuie la sprijinirea de către stat a accesului persoanelor fizice la credite destinate achiziționării de autoturisme noi, în condiții avantajoase.
4. Impactul asupra mediului	Prin modificările propuse se dorește promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic care vor duce la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transporturi, respectiv la înnoirea parcului auto național, având în vedere că din acest an se pot introduce praguri maxime de emisii de CO2 în aglomerațiile urbane.
5. Alte informații	– Nu este cazul

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)						
- mii lei -						
Indicatori	Anul Curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
1	2	3	4	5	6	7
	2019	2020	2021	2022	2023	
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: (i) impozit pe profit (ii) impozit pe venit b) bugetele locale: i) impozit pe profit c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) contribuții de asigurări	Proiectul de act normativ nu presupune o creștere/diminuare a veniturilor bugetare. Garanțiile acordate în cadrul plafonului alocat majorează datoria publică guvernamentală.					
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:	Proiectul de act normativ nu presupune o					

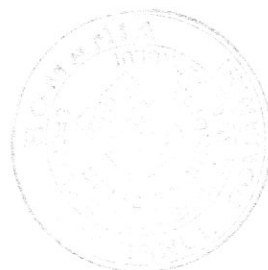
a) buget de stat, din acesta: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii b) bugete locale: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii	creștere/diminuare a cheltuielilor bugetare. Garanțiile acordate în cadrul plafonului alocat majorează datoria publică guvernamentală.
3. Impact financiar, plus/minus, din care: a) buget de stat b) bugete locale	Până la data întocmirii prezentei Note de fundamentare, în cadrul Programului nu au fost înregistrate cereri de plată a garanției, situație în care nu există cheltuială a bugetului de stat. Nu este cazul
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Nu este cazul.
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	Nu este cazul.
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Nu este cazul
7. Alte informații	Nu este cazul.
Secțiunea a 5-a Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare	
1. Măsurile 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;	- Se modifică și se completează Ordonanța de Urgență nr.66/2014 privind aprobarea Programului de stimulare a cumpărării de autoturisme noi, publicată în Monitorul Oficial al României, nr. 768 din 2014, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 88/2015, cu modificările și completările ulterioare; - Se va modifica și completa Hotărârea nr.1053/2014 pentru aprobarea Normelor de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr.66/2014 privind aprobarea

b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții	Programului de stimulare a cumpărării de autoturisme noi, cu modificările și completările ulterioare, publicată în Monitorul Oficial al României, nr.891 din 2014, cu modificările și completările ulterioare; - Se va modifica și completa Ordinul ministrului finanțelor publice nr.99/2015 pentru aprobarea formei și conținutului convenției, a contractului de garantare și a înscrisului prevăzute la art.9¹ din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.66/2014 privind aprobarea Programului de stimulare a cumpărării de autoturisme noi, precum și pentru stabilirea comisionului de risc pentru anul 2015.
1 ¹ . Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice:	
a) impact legislativ - prevederi de modificare și completare a cadrului normativ în domeniul achizițiilor publice, prevederi derogatorii;	Nu este cazul
b) norme cu impact la nivel operațional/tehnic	Nu este cazul
- sisteme electronice utilizate în desfășurarea procedurilor de achiziție publică, unități centralizate de achiziții publice, structură organizatorică internă a autorităților contractante.	
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare	Nu este cazul
3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Nu este cazul
4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Nu este cazul
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Nu este cazul
6. Alte informații	Nu este cazul



Secțiunea a 6-a Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ	
1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate.	Proiectul de act normativ privind modificarea și completarea OUG nr.66/2014 a fost elaborat în colaborare cu mandatarul statului român – F.N.G.C.I.M.M. S.A. – I.F.N., precum și cu Administrația Fondului pentru Mediu. Au fost respectate prevederile Legii nr.52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată.
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 subiect .
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 subiect .
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.
5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Consiliul Legislativ a avizat favorabil proiectul de ordonanță de urgență prin avizul nr. 157/2019. Nu este cazul. Nu este cazul. Nu este cazul. Nu este cazul.
6. Alte informații	Proiectul de act normativ nu se referă la acest

	subiect.
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	Au fost respectate prevederile din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.561/2009. A fost îndeplinită procedura transparenței decizionale conform prevederilor Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică.
2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Alte informații	Nu au fost identificate.
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 au fost identificat



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 66/2014 privind aprobarea Programului de stimulare a cumpărării de autoturisme noi, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM-MINISTRU

VIORICA DĂNCILĂ

