

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul actului normativ

LEGE privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru stabilirea unor măsuri în vederea realizării rețelei transeuropene de transport (TEN-T), precum și pentru prorogarea unui termen

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

2.1. Sursa prezentului act normativ

Directiva (UE) 2021/1187 a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2021 privind măsurile de raționalizare în scopul înregistrării de progrese în direcția realizării rețelei transeuropene de transport (TEN-T) a fost adoptată și publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 258/1/20.07.2021.

Obiectivul general al Directivei (UE) 2021/1187 privește măsurile de raționalizare în scopul înregistrării de progrese în direcția realizării rețelei transeuropene de transport (TEN-T) centrale și finalizării acestora până în 2030, și vizează simplificarea procedurilor de acordare a avizelor/acordurilor/autorizațiilor, astfel că de la momentul notificării proiectelor și până la obținerea autorizației de construire, durata maximă să fie de 4 ani, cu excepțiile și în condițiile prevăzute în Directivă.

Directiva se referă la proiectele care fac parte din tronsoanele rețelei centrale, prevăzute în anexa la directivă, precum și la alte proiecte privind coridoarele rețelei centrale, cu un cost total de peste 300 000 000 EUR și care prezintă, adesea, o importanță strategică în ceea ce privește îndeplinirea obiectivelor strategiei Uniunii pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii și contribuie la realizarea obiectivelor Regulamentului (UE) nr. 1315/2013. Directiva permite statelor membre extinderea domeniului de aplicare.

Potrivit prevederilor art. 13 alin. (3) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (TEN-T), statele membre au obligația de a adopta măsuri pentru dezvoltarea rețelei centrale până la 31.12.2030 în vederea instituirii la timp și într-un mod coordonat a rețelei centrale, permițând astfel maximizarea beneficiilor de rețea. Astfel, statele membre ar trebui să asigure adoptarea de măsuri corespunzătoare în vederea finalizării proiectelor de interes comun până în 2030.

Totodată, potrivit prevederilor art. 41 alin. (2) din Regulamentul mai sus menționat, "Porturile maritime ale rețelei centrale indicate în partea 2 a anexei II se conectează la infrastructura de transport feroviar și rutier a rețelei transeuropene de transport și, acolo unde este posibil, la infrastructura de transport pe căi navigabile interioare până la 31 decembrie 2030, cu excepția cazurilor în care constrângeri de natură fizică împiedică asemenea conexiuni."

Având în vedere obligațiile ce revin României ca urmare a angajamentelor asumate în cadrul Tratatului de aderare la Uniunea Europeană, se impune transpunerea, până la 10 august 2023, în legislația internă, a Directivei (UE) 2021/1187.

2.2. Descrierea situației actuale

Proiectele de infrastructură de transport transeuropeană sunt investiții publice de importanță strategică pentru România, ce asigură conectivitatea cu coridoarele de transport europene, dar și mobilitatea populației și a mediului de afaceri la nivel național, context în care implementarea proiectelor devine o prioritate pentru dezvoltarea infrastructurii de transport.

Având în vedere dezideratul politicii europene în domeniul transporturilor, care prevede realizarea unei rețele europene integrate, orientată spre dezvoltarea unei rețele centrale, cu termen de finalizare în anul 2030 (TEN-T Central) și a unei rețele globale, ce va susține rețeaua centrală, cu termen de finalizare anul 2050 (TEN-T Global), România trebuie să accelereze procesul de realizare a investițiilor în infrastructura de transport, atât de interes european cât și de interes național, orientate spre dezvoltarea conectivității naționale și internaționale, precum și creșterea accesibilității tuturor regiunilor României la oportunitățile Pieței Unice, inclusiv prin reducerea duratei necesare obținerii avizelor, acordurilor, autorizațiilor prevăzute în certificatele de urbanism în vederea emiterii autorizațiilor de construire.

Coridoarele rețelei centrale sunt identificate prin alinierea cuprinsă în Regulamentul (UE) nr. 1316/2013 al Parlamentului European și al Consiliului (5), precum și prin intermediul hărților rețelei centrale prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013.

Prin Directiva (UE) 2021/1187, au fost impuse obligații statelor membre, care trebuie să stabilească proceduri simplificate, unitare, în scopul înregistrării de progrese în direcția realizării rețelei transeuropene de transport (TEN-T), inclusiv a proiectelor transfrontaliere, de la momentul notificării proiectului, până la obținerea autorizației de construire, proceduri care trebuie să se încadreze într-un termen maxim de 4 ani.

România, prin Tratatul de funcționare a Uniunii Europene, si-a asumat obligații cu privire la transpunerea completă și corectă în legislația națională a prevederilor directivelor europene, iar netranspunerea în termen poate conduce la aplicarea de sancțiuni pecuniare.

Prevederile Directivei (UE) 2021/1187 stipulează că statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma cu actul normativ European, până la 10 august 2023.

România în calitate sa de stat membru al Uniunii Europene, are obligația transpunerii prevederilor Directivei (UE) 2021/1187, în termenul prevăzut de aceasta.

Potrivit prevederilor legale în vigoare, implementarea proiectelor de infrastructură de transport transeuropeană este condiționată de eliberarea autorizației de construire în condițiile legii și implicit, de obținerea avizelor/acordurilor/autorizațiilor solicitate prin certificatul de urbanism.

În România, cadrul legal în domeniul autorizării executării lucrărilor de construcții este asigurat de Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare și normele de aplicare ale acesteia, coroborate cu legislația în domeniul calității în construcții (Legea nr. 10/1995 privind calitatea în construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare), al amenajării teritoriului și urbanismului (Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare), al protecției mediului (Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 195/2005 privind protecția mediului, cu modificările și completările ulterioare), al protejării monumentelor istorice (Legea nr. 422/2001 privind protejarea monumentelor istorice, cu modificările și completările ulterioare) etc.

Începând cu anul 2016, au fost introduse modificări succesive ale unora dintre aceste acte normative, care au avut drept scop simplificarea și accelerarea procesului de autorizare a lucrărilor de construcții pentru proiectele de infrastructură de transport de interes național.

De regulă, proiectele mari de infrastructură de transport transeuropeană traversează teritoriul mai multor județe, situație care conduce la necesitatea obținerii unui număr mare de avize/acorduri, solicitate de autoritățile publice locale prin certificatele de urbanism.

În procesul de obținere a avizelor/acordurilor necesare emiterii autorizațiilor de construire apar sistematic întârzieri semnificative din cauza procedurilor specifice fiecărei

instituții/autorități emitente de avize/acorduri, întârzieri care conduc la completarea cu dificultate a documentației necesare autorizării, respectiv, la amânarea termenului de începere a lucrărilor de construcții.

Durata prea mare a obținerii avizelor, acordurilor, autorizațiilor necesare implementării proiectelor de infrastructură are efecte negative în ceea ce privește economia țării și implicit calitatea vieții cetățenilor și a mediului de afaceri.

Având în vedere faptul că sectorul transport este unul strategic și de interes național, iar investițiile necesare modernizării acestui sector sunt esențiale, transpunerea în regim de urgență a directivei creează oportunitatea implementării accelerate a investițiilor finanțate în cadrul programelor cu finanțare europeană, asigurând un cadru unitar pentru ca autoritățile cu atribuții în emiterea certificatelor de urbanism, avizelor, acordurilor și autorizațiilor să trateze cu prioritate toate aceste investiții.

Totodată, prin transpunerea Directivei (UE) 2021/1187 se introduce un regim derogatoriu de la legislația în vigoare pentru proiectele transfrontaliere și pentru alte proiecte, prevăzute în art. 1 alin. (1) din prezenta ordonanță de urgență.

Lipsa creării unui cadru unitar și uniform la nivelul statelor membre ale Uniunii Europene cu privire la aplicarea și implementarea unor mecanisme de drept simplificate poate influența negativ finalizarea construirii unei rețele transeuropene de transport fiabile, fluide și de înaltă calitate, inclusiv a proiectelor transfrontaliere, în scopul asigurării unei conectivități durabile la nivelul întregii Uniuni Europene, fără întreruperi fizice, blocaje sau sectoare lipsă.

Continuarea programelor de investiții în infrastructura de transport în cadrul reglementărilor actuale conduce la perioade de timp necesare procesului de avizare/aprobare/autorizare a acestora, care sunt incompatibile cu prevederile Directivei (UE) 2021/1187 influențând negativ atât eforturile depuse de Guvernul României în direcția dezvoltării rețelei de transport, inclusă în coridoarele europene și de importanță strategică națională, cât și de mediul de afaceri, prin diminuarea și stimularea redusă a investițiilor.

Depășirea termenului de 10 august 2023 în adoptarea prezentei inițiative legislative ar putea întârzia în mod considerabil proiectele de infrastructură de transport de interes național, iar implementarea secțiunilor situate pe teritoriul României din coridoarele europene de transport ar putea fi, de asemenea, mult întârziată.

Totodată, având în vedere faptul că proiectele de infrastructură de transport vizează tot teritoriul țării și asigură conectivitatea cu rețelele internaționale, întârzierea realizării acestora determină pierderi financiare la bugetul de stat prin afectarea agenților economici ca și a populației.

Completarea Mențiunii de transpunere

Potrivit prevederilor art. 45 din Legea nr. 24/2000¹, după partea dispozitivă a actelor normative, *se face o mențiune care cuprinde elementele de identificare a actului comunitar care a fost preluat.*

2.3. Schimbări preconizate

Prin prezentul proiect de act normativ sunt stabilite măsuri pentru raționalizarea și prin urmare, urgentarea procedurii de autorizare a proiectelor privind infrastructura de transport, în strânsă legătură cu atingerea obiectivului de realizare a Rețelei TEN-T Centrală până în 2030, conform reglementărilor europene în vigoare.

Astfel, sunt definite o serie de roluri și atribuții ale autorității administrației publice

¹ Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată

centrale responsabile în domeniul transporturilor (*autoritatea desemnată*), precum și ale unităților aflate în subordinea/sub autoritatea acesteia, care gestionează infrastructurile de transport de interes național (*beneficiarii*), de la momentul inițierii procedurii de autorizare, și până la emiterea autorizației de construire, într-un termen care nu poate depăși 4 (patru) ani, cu excepțiile și în condițiile prevăzute.

Autoritatea desemnată, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, care este emitentul autorizațiilor de construire pentru proiectele privind infrastructura de transport de interes național, potrivit atribuțiilor sale ca autoritate de stat și Legii nr. 50/1991, va avea atribuții noi în relația cu beneficiarii precum și cu autoritățile administrației publice locale competente să emită certificatele de urbanism și cu autoritățile/entitățile competente să emită avizele/acordurile/autorizațiile necesare emiterii autorizației de construire. În acest sens, autoritatea desemnată poate acorda sprijin beneficiarilor pentru obținerea acestor avize/acorduri/decizii, fiind abilitată să facă demersuri pentru reducerea duratei emiterii acestora și facilitarea comunicării/consultării beneficiarilor cu autoritățile competente.

De asemenea, la cererea beneficiarului, autoritatea desemnată poate organiza grupuri de lucru, la care participă obligatoriu reprezentanții tuturor autorităților/entităților implicate în procedura de autorizare.

Beneficiarul are obligația notificării inițierii procedurii către autoritatea desemnată și asigură punctul de contact cu autoritățile relevante implicate în procedura de autorizare.

La faza studiu de fezabilitate, înaintea aprobării indicatorilor tehnico-economici, se impune obținerea, potrivit prevederilor legale, a avizelor și acordurilor, inclusiv a actului administrativ al autorității competente pentru protecția mediului (acord, decizie de încadrare etc.).

În vederea încadrării în durata maximă stabilită de Directivă și ținând cont de statutul acestor proiecte, care reprezintă o prioritate europeană, proiectul de lege propune reducerea termenelor de emitere a certificatelor de urbanism, avizelor, acordurilor, altor acte emise de instituțiile avizatoare, la 5 zile, cu excepția actelor de reglementare în domeniul protecției mediului, pentru care propunerile în cadrul proiectului de lege sunt distincte, propunere care materializează o posibilitate de a acorda acestor proiecte statut prioritar.

Proiectul de lege transpune, de asemenea, prevederile Directivei privind coordonarea procedurilor de autorizare și achizițiile publice în cadrul proiectelor transfrontaliere.

Aplicarea prevederilor acestui act normativ reprezintă una din măsurile ce contribuie, în cadrul Planului Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pe perioada 2020-2030, la creșterea capacității administrative a beneficiarilor proiectelor de infrastructură de transport în România, la rezolvarea impedimentelor, blocajelor care apar în etapele de pregătire a proiectelor, mai cu seamă până la aprobarea indicatorilor tehnico-economici rezultați în urma elaborării, avizării și aprobării studiilor de fezabilitate, respectiv a soluțiilor propuse prin acestea.

Totodată având în vedere termenele de finalizare a rețelei TEN-T centrală (2030) și globală (2050), domeniul de aplicare a acestor măsuri a fost extins la alte proiecte de infrastructură de transport situate pe rețeaua TEN-T centrală și globală decât cele prevăzute în Anexa la Directivă și cele cu o valoare mai mare de 300.000.000 Euro, conform prevederilor art. 1 alin. (2) din Directiva (UE) 2021/1187.

Astfel, prin scurtarea termenelor pentru obținerea de avize/acorduri/autorizații, inclusiv a etapelor aferente procedurilor de evaluare de mediu, se urmărește încadrarea în termenul de patru ani a întregii proceduri de acordare a autorizațiilor, stabilit prin Directivă, în vederea realizării la termen (2030) a rețelei transeuropene de transport (TEN-T) centrale, cu efecte pozitive asupra economiei țării și implicit asupra nivelului de trai al fiecărui cetățean.

În prezent, termenul de intrare în vigoare a Legii nr.352/2015 este prorogat până la data de 1 iulie 2023, conform OUG nr.18/2023.

În contextul existenței unor neconcordanțe între Legea nr.352/2015 și Codul Administrativ, Legea nr.153/2017 privind salarizarea personalului din sectorul bugetar, precum și cadrul legal stabilit de Pachetul de Mobilitate I (Regulamentul (UE) nr. 2020/1055 și Directiva (UE) nr. 2020/1057), Parlamentul a efectuat o analiză a modului în care ISCTR este obligat să își desfășoare activitatea și a elaborat inițiativa legislativă PLx nr.11/2022 – Proiect de lege pentru modificarea și completarea OG nr.26/2011 privind înființarea ISCTR care a parcurs procedurile legislative de aprobare la nivelul Senatului iar în prezent se afla în dezbateră Comisiilor de specialitate ale Camerei Deputaților.

Nefinalizarea procedurilor parlamentare de adoptare a proiectului de lege prin care se asigură corecțiile necesare pentru organizarea și funcționarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, conduce automat la aplicarea dispozițiilor Legii nr.352/2015, respectiv la asigurarea finanțării acestei instituții de la bugetul de stat și salarizarea personalului cu atribuții de inspecție și control la nivelul personalului Agenției Naționale de Administrare Fiscală, ar determina un dezechilibru bugetar și imposibilitatea aplicării unor prevederi, iar neadoptarea unei măsuri de prorogare poate conduce la imposibilitatea funcționării instituției cu atribuții de inspecție și control.

De asemenea, schimbarea regimului de finanțare este necesar a se efectua prin raportare la anul bugetar, astfel încât să se asigure încheierea situațiilor financiare cu respectarea principiilor bugetare aplicabile fiecărui tip de instituție publică.

2.4. Alte informații *)

Nu au fost identificate.

Secțiunea a 3-a

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

Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.

3.2. Impactul social

Având ca scop înregistrarea de progrese pentru realizarea rețelei transeuropene de transport (TEN-T), prin măsurile de raționalizare propuse, acest proiect de act normativ va genera avantaje economice și sociale, cu un impact pozitiv asupra așezărilor umane și a altor obiective din vecinătatea infrastructurii de transport.

3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului

Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.

3.4. Impactul macroeconomic

3.4.1. Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici

3.4.2. Impactul asupra mediului concurențial și domeniul ajutoarelor de stat

Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.

3.5. Impactul asupra mediului de afaceri

Aplicarea prevederilor acestui proiect de ordonanță de urgență va avea ca rezultat reducerea unor termene în procedura de autorizare, precum și atribuții suplimentare, atât ale autorității desemnate cât și ale beneficiarilor, ceea ce va conduce la îmbunătățirea condițiilor mediului de afaceri.

3.6. Impactul asupra mediului înconjurător

Realizarea rețelei transeuropene de transport (TEN-T) reprezintă un factor major pentru

stimularea competitivității economice și dezvoltării durabile a Uniunii Europene și contribuie la dezvoltarea pieței interne și creșterea coeziunii economice și sociale.

De asemenea finalizarea rețelei TEN-T va avea un impact major în reducerea timpului călătoriilor pentru pasageri și bunuri și joacă un rol crucial în asigurarea libertății de mișcare, astfel încât mobilitatea europeană să devină mai sigură, mai puțin poluantă, mai eficientă și mai accesibilă.

Toate proiectele care fac obiectul prezentei ordonanțe de urgență vor parcurge procedura de evaluare a impactului asupra mediului și/sau de evaluare adecvată, iar în cadrul studiilor de mediu și a actelor de reglementare vor fi prevăzute măsuri pentru prevenirea/reducerea/eliminarea impactului asupra mediului, inclusiv asupra biodiversității.

3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării

Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.

3.8. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile

Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.

3.9. Alte informații - Nu au fost identificate.

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 patru ani				Media pe cinci ani
		3	4	5	6	
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 sociale de stat	-	-	-	-	-	-
(i) contribuții de asigurări	-	-	-	-	-	-
d) alte tipuri de venituri Se va menționa natura acestora	-	-	-	-	-	-
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	-	-	-	-	-	-
d) alte tipuri de cheltuieli Se va menționa natura acestora	-	-	-	-	-	-
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;						
Nu este cazul						
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 cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară - Nu este cazul						
4.8. Alte informații - Prezenta ordonanță de urgență nu generează influențe asupra bugetului de stat.						

Secțiunea a 5-a

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

5.1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.
5.2. Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice În cazul în care procedurile de achiziții publice sunt efectuate de o entitate comună în cadrul unui proiect transfrontalier, statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că respectiva entitate comună aplică dispozițiile de drept intern ale unui stat membru și că, prin derogare de la Directivele 2014/24/UE și 2014/25/UE, respectivele dispoziții sunt stabilite în conformitate cu articolul 39 alineatul (5) litera (a) din Directiva 2014/24/UE sau cu articolul 57 alineatul (5) litera (a) din Directiva 2014/25/UE, după caz, cu excepția situației în care se prevede altfel, într-un acord încheiat între statele membre participante. Un astfel de acord prevede, în orice caz, aplicarea dreptului intern al unui singur stat membru pentru procedurile de achiziții publice efectuate de o entitate comună.
5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederilor comunitare Prezentul proiect de act normativ transpune Directiva (UE) 2021/1187 a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2021 privind măsurile de raționalizare în scopul înregistrării de progrese în direcția realizării rețelei transeuropene de transport (TEN-T), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 258/1/20.07.2021. Termenul limită de transpunere este 10 august 2023.
5.3.1. Măsurile normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
5.3.2. Măsurile normative necesare aplicării actelor legislative UE
5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
5.6. Alte informații - Nu au fost identificate.

Secțiunea a 6-a

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 nu se referă la acest domeniu.

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. 635/2022 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative:

Proiectul de act normativ a fost transmis spre consultare următoarelor structuri asociative din administrația publică locală:

- Asociația Municipiilor din România (A.M.R.)
- Asociația Orașelor din România (A.O.R.)
- Asociația Comunelor din România (ACoR)
- Uniunea Națională a Consiliilor Județene din România.

Până în prezent nu s-au primit observații/propuneri de modificare.

6.4. Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative

Nu este cazul.

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 Consiliul Legislativ prin avizul nr. 669/2023.

6.6. Alte informații - Nu au fost identificate.

Secțiunea a 7-a

Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea actului normativ

7.1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ

Proiectul de Ordonanță de urgență a îndeplinit procedura prevăzută de Legea 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

Proiectul de Ordonanță de urgență nu se referă la acest domeniu.

7.3. Alte informații - Nu au fost identificate.

Secțiunea a 8-a

Măsurile privind implementarea, monitorizarea și evaluarea prezentului act normativ

8.1. Măsurile de punere în aplicare a prezentului act normativ

Proiectul de Ordonanță de urgență nu se referă la acest domeniu.

8.2. Alte informații - Nu au fost identificate.

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru stabilirea unor măsuri în vederea realizării rețelei transeuropene de transport (TEN-T), precum și prorogarea unui termen, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

