

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

Hotărâre a Guvernului privind instituirea unei scheme de ajutor de stat pentru compensarea creșterii accizei la motorina utilizată drept combustibil pentru motor

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

2.1 Sursa proiectului de act normativ

Actul normativ a fost elaborat ca urmare a creșterii accizei la motorina, conform prevederilor Legii nr. 141/2025 privind unele măsuri fiscal-bugetare.

2.2 Descrierea situației actuale

În România, începând cu 30 martie 2024, a fost suspendată schema de ajutor de stat prin care transportatorii rutieri beneficiau de restituirea parțială a accizei suplimentare. Ca efect imediat, s-a observat o scădere semnificativă a alimentărilor cu motorină pe teritoriul României, deoarece operatorii aleg să alimenteze în alte state membre, înainte de a intra în țară.

Această practică este alimentată de diferențele mari de preț: în Bulgaria și Ungaria, de exemplu, se aplică doar acciza minimă europeană de 330 euro/1.000 litri, ceea ce înseamnă că motorina este cu 179 euro/1.000 litri mai ieftină decât în România.

Pentru a evita creșterea prețurilor la transportul rutier de mărfuri și persoane și implicit a majorării prețurilor pentru alte produse și servicii, constatându-se o perturbare a lanțurilor de aprovizionare ce afectează mai multe sectoare economice, pe de o parte, cât și pentru preîntâmpinarea unei posibile reorientări a transportatorilor în efectuarea alimentării cu carburant a mijloacelor de transport în alte state, pe de altă parte, precum și pentru aprobarea unor măsuri fiscal - bugetare, este necesar ca Guvernul României să adopte în acest sens o hotărâre. În prezent, firmele românești de transport rutier se confruntă cu dificultăți financiare. Inflația ridicată și scumpirea continuă a motorinei au majorat costurile de exploatare. Situația de lichiditate este agravată de practica plății anticipate a combustibilului, în timp ce facturile pentru cursele interne sunt achitate de clienți după 60 – 120 de zile de la primirea CMR-ului original.

Conform datelor Autorității Rutiere Române, în 2025 existau cu aproximativ 1 000 de operatori de marfă mai puțin decât în 2023. Dintre cele 47 148 de firme rămase, 83,5% dețin cel mult cinci autovehicule, iar 8,7% între șase și zece – microîntreprinderile fiind cele mai expuse la șocuri. În plus, din 2024 până în august 2025, toate vehiculele de peste 3,5 t au suportat costuri suplimentare de minimum 3 000 €/unitate (tahograf G2 V2, calibrare, montaj, ITP), impuse de Pachetul Mobilitate 1 – cheltuieli neincluse până acum în tarife.

În ultimii ani, costurile au crescut accelerat: între 2018 și 2023, costul de operare a urcat cu 29% în transportul internațional și cu 39% pe piața națională. Din 2022, motorina reprezintă circa 40,5% din totalul cheltuielilor, pondere care s-a menținut în 2023-2024. În 2024-2025, doar influența salariului minim (+21%), a manoperei în service (+30%) și a scumpirii pieselor, asigurărilor RCA/CMR/CASCO a ridicat costul mediu pe național cu încă 23%.

În același timp condițiile de finanțare s-au înrăutățit. Conform www.bnr.ro Valorile extreme ale indicelui ROBOR 3M în perioada 1 ianuarie 2025 - 7 iulie 2025 au fost următoarele:

- Valoare maxima: 7.39% (16 mai 2025)
- Valoare minima: 5.89% (3 aprilie 2025)
- Valoare medie pentru perioada selectată este 6.34%

La o marjă netă de profit de circa 5%, aceste niveluri se traduc în presiuni financiare insuportabile. În 2024 transportatorii au primit doar 40 € din acciza suplimentară de 136 €/1 000 l, pierzând astfel

competitivitatea la licitații în fața firmelor de transport din Turcia, Spania, Polonia, Italia, Bulgaria, Ungaria etc. Unele companii mari din România cu 100% capital românesc și cu vechime de peste 25 ani în România au consemnat scăderi între 15- 20% ale cifrei de afaceri prin pierderea acestor contracte de transport, contracte pe care unele firme le aveau de peste 15 ani.

Deschiderea liniei de feribot între România și Turcia a generat un dezechilibru major pe rutele tradiționale de transport Turcia–România, România–Turcia și Turcia–Uniunea Europeană. Aceste curse sunt preluate, într-o proporție covârșitoare, de operatorii de transport din Turcia, care beneficiază de facilități semnificative la alimentarea cu combustibil în zonele libere din Turcia. În plus, aceștia pătrund pe teritoriul României cu autovehicule dotate cu rezervoare duble de capacitate extinsă, ceea ce le permite să evite achiziția de motorină din România și să efectueze curse internaționale din România către alte state UE în condiții net favorabile și de asemenea, să circule fără marfă pe unul din sensurile internaționale.

Mai mult decât atât, operatorii români semnalează faptul că transportatorii turci desfășoară activități de cabotaj în România, deși acest lucru este interzis – adică transporturi între două puncte situate pe teritoriul național – utilizând remorci înmatriculate în Turcia sau în Uniunea Europeană, dar tractate de capuri tractor turcești, ceea ce contravine regulilor reglementărilor europene în materie de transport rutier.

Contribuția fiscală a operatorilor de transport străini, în special din Turcia, la bugetul de stat al României este extrem de redusă, în unele cazuri apropiindu-se de zero. De cele mai multe ori, aceasta se rezumă la plata unei roviniete valabile pentru o singură zi, în cuantum de aproximativ 11 euro. În opoziție, transportatorii români sunt obligați să achite integral toate taxele și accizele aferente, inclusiv contribuțiile pentru asigurări, întreținere, inspecții tehnice și fiscalitate locală.

Această diferență semnificativă de tratament generează un mediu economic profund dezechilibrat, în care operatorii români se confruntă cu o formă acută de concurență neloială. În lipsa unor măsuri corective, există riscul real ca aceștia să fie excluși treptat de pe piața transporturilor internaționale care implică relația cu Turcia – o piață strategică pentru importurile și exporturile românești – afectând astfel stabilitatea și viabilitatea economică a sectorului național de transport rutier.

În cazul aplicării restricțiilor de circulație instituite pe teritoriul României – fie pentru tonaj, fie estivale, fie în anumite intervale orare sau pe anumite sectoare de drum precum și cele pentru caniculă, transportatorii din Turcia, în numeroase situații, nu respectă aceste reguli. Acest lucru este posibil deoarece sancțiunile aplicate pentru astfel de abateri sunt emise, în majoritatea cazurilor, de către Poliția Rutieră, iar potrivit prevederilor din Procesul-Verbal de Constatare a Contravenției (PVCC), amenzile trebuie achitate la trezoreria statului român.

Fiind însă cetățeni străini, acești transportatori – în special cei din Turcia – nu își achită aceste amenzi, iar în lipsa unui mecanism eficient de executare a sancțiunilor în afara teritoriului național, măsurile punitive rămân, în practică, fără efect.

Această lipsă de conformare are efecte multiple. Pe lângă faptul că se încalcă prevederile legale aplicabile în România, acești operatori câștigă un avantaj semnificativ de timp: prin nerespectarea restricțiilor de circulație și a regimului legal de transport, își pot reduce durata livrărilor cu minimum o zi față de operatorii români, care respectă toate obligațiile legale. Acest avantaj de timp, coroborat cu costurile fiscale reduse și cu evitarea amenzilor, le conferă o eficiență sporită, consolidând astfel un cadru de concurență profund inechitabil în defavoarea firmelor de transport din România.

Efectele macroeconomice negative sunt vizibile în statisticile BNR: deficitul comercial cauzat de importuri devine tot mai dificil de acoperit prin excedentul de servicii. În primele două luni din 2025, deficitul de mărfuri a atins -5,4 mld. € (+37,9%), iar excedentul de servicii s-a redus la +1,6 mld. € (-10,4%). Pe ansamblul anului 2024, excedentul serviciilor de transport a scăzut la 4,69 mld. € (-15,3%), pe fondul diminuării „intrărilor” la 9,4 mld. € (-5%) și al creșterii „ieșirilor” la 4,7 mld. € (+9,3%).

De asemenea, în momentele în care România a majorat acciza la motorina și nu a aplicat imediat o schema de rambursare parțială a supra-accizei, într-o perioadă de 3 luni a migrat în afara țării un

volum de 13% din totalul alimentărilor cu motorină. În lipsa aplicării unei scheme de rambursare consistente – o migrare a consumului firmelor de transport internațional, cu un turism de alimentare pentru operatorii din România și pentru persoanele fizice din România, combinată cu o scădere a consumului – în măsura în care se cumulează scăderi de peste 10%, acest volum scăzut va aduce încasări mai mici statului roman decât cele de dinainte de majorare.

Conform Raportului public OMV pe trimestrul 1/2025- vânzările totale de produse rafinate au scăzut cu 16,67% față de trimestrul 4 din 2024, ajungând la 1,2 milioane de tone.

Scădere a vânzărilor de motorină în T1 2025 față de T1 2024

Conform *paginii 8* din raportul OMV Petrom Q1/2025, în secțiunea Downstream Oil – Sales volumes:

- Vânzările totale de produse rafinate (retail + en-gros) au înregistrat o scădere de -5%, față de T1 2024.
- Compania menționează explicit:

“Lower diesel sales volumes, especially on the domestic market, mainly due to lower demand from professional transport operators.”

(traducere: Volumele mai mici de vânzări la motorină, în special pe piața internă, se datorează în principal cererii mai scăzute din partea operatorilor de transport profesional).

Acest lucru confirmă tendința de scădere a alimentărilor cu motorină în România în 2025, ca urmare a:

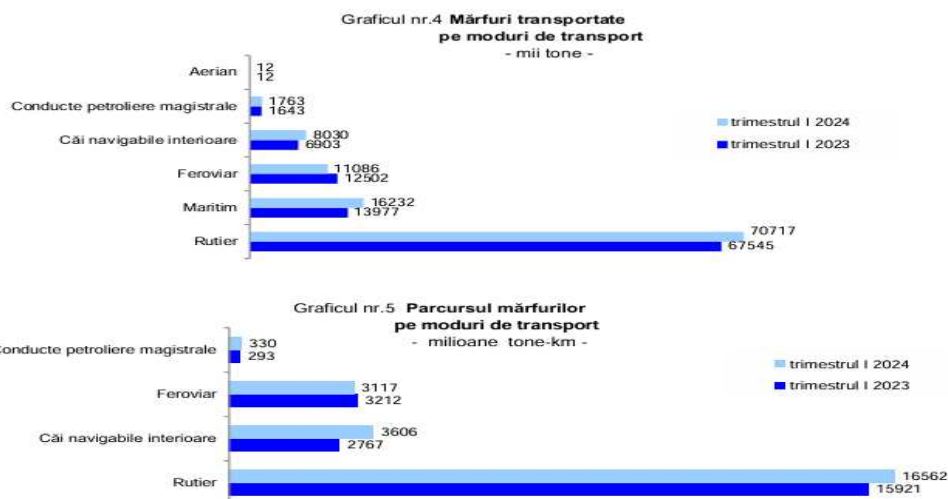
- costurilor mai ridicate ale motorinei în România, cauzate de acciza crescută;
- migrației alimentării către țările vecine (Ungaria, Bulgaria) unde motorina este mai ieftină datorită accizei minime de 330 euro/1.000 litri;
- și a încetării schemelor de ajutor de stat, care anterior compensau o parte din acciză.

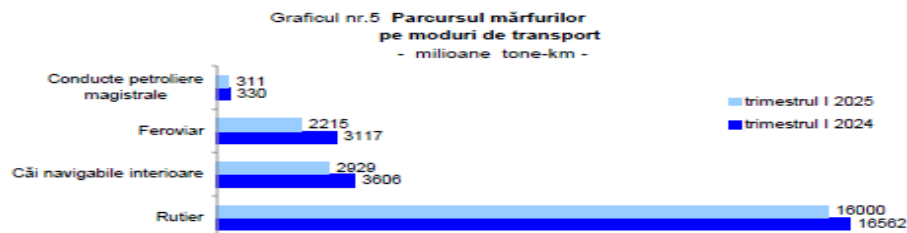
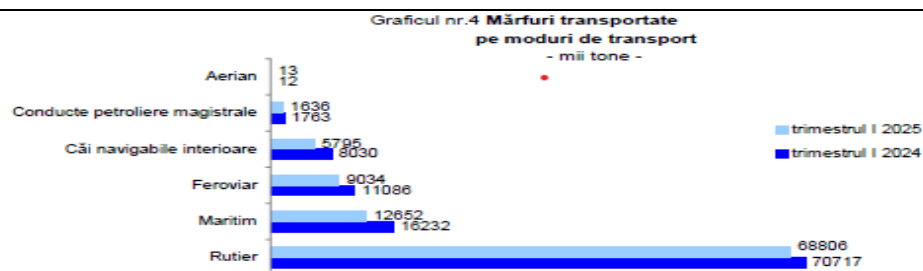
În acest context, menținerea competitivității transportatorilor români necesită intervenții fiscale și financiare urgente.

Potrivit datelor publicate de Institutul Național de Statistică, în 2025, transportul de mărfuri din România continuă să urmeze un trend descendent, atât din perspectiva volumelor transportate, cât și a parcursului realizat – tendință observată în toate modurile de transport reglementate de legislație.

Astfel, în primul trimestru al anului 2025, transportul rutier de mărfuri a înregistrat o scădere de 2,7% în volum față de aceeași perioadă a anului precedent. Din totalul de 68.806 mii tone transportate, 79,9% au fost realizate în regim național. De asemenea, parcursul total al mărfurilor a scăzut cu 3,4%, cu mențiunea că, în transportul intern, s-a înregistrat o ușoară creștere de 0,2%.

■ COMPARATIV 2024-2025, SURSĂ INS

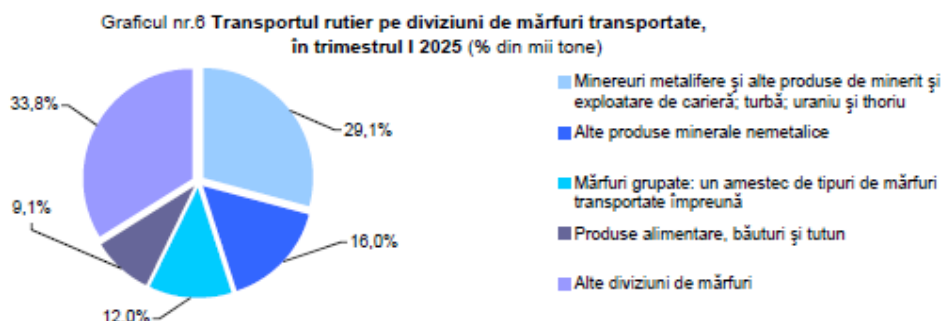




Structura pe distanțe arată o concentrare semnificativă a transportului pe trasee scurte: 55,8% din volumele transportate în regim național au fost livrate pe distanțe cuprinse între 1–49 km, 24,6% pe segmente de 50–149 km, iar 15,6% pe distanțe de 150–499 km.

În ceea ce privește categoriile de mărfuri, cele mai transportate bunuri în volum au fost minereurile metalifere și alte produse provenite din activități de minerit și carieră (29,1%), urmate de produsele minerale nemetalice (16%). Din punct de vedere al parcursului, cele mai mari ponderi au fost deținute de grupajele de mărfuri (33,5%) și de produsele alimentare, băuturi și tutun (12,7%). Toate aceste categorii au înregistrat, de asemenea, o scădere în comparație cu anii anteriori, inclusiv față de 2022.

■ COMPARATIV 2024-2025 – SURSA INS



■ În primul trimestru din 2025, transportul în cont propriu a reprezentat 50,4% din volumul total transportat rutier, iar transportul internațional a însumat 20,1% din totalul cantităților. Dintre cele

13.851 mii tone de marfă transportate internațional, 45,5% au fost livrări între state terțe, 20,6% au fost operațiuni de cabotaj, iar 18,5% au reprezentat încărcări pentru export.

În ceea ce privește relațiile comerciale externe, Germania a fost principalul partener pentru mărfuri descărcate, iar Italia pentru cele încărcate. Aproximativ 98,1% din mărfurile descărcate și 95,6% din cele încărcate în regim internațional provin sau au ca destinație state membre ale Uniunii Europene. Cele mai mari cantități descărcate au provenit din Germania (20,2%), Italia (15,5%) și Ungaria (13,7%), în timp ce pentru mărfurile exportate, principalele destinații au fost Italia (19,4%), Ungaria (15,7%) și Germania (14,1%).

Totodată, dacă în perioada 2018–2023, transporturile internaționale către Turcia înregistrau creșteri anuale de aproximativ 7% (conform studiului UNTRR – „Piața transporturilor rutiere 2018–2030”), în 2024–2025 aceste fluxuri au scăzut drastic. Statistica publicată de INS pentru primul trimestru din 2025 indică absența aproape totală a transporturilor către Turcia, în condițiile în care operatorii turci au preluat aproape integral aceste contracte.

În context internațional, scăderea consumului industrial și comercial a dus implicit la reducerea cererii de transport. Ca reacție, multe firme românești de transport și-au retras vehiculele din cursele internaționale și le-au reorientat către piața națională. Această reconfigurare a pieței interne a dus la o concurență intensă și, adesea, neloială. Flota care operează pe intern este, în mare parte, învechită (media de vârstă fiind de 16 ani), iar lipsa personalului ISCTR și absența cântarelor de control pe drumurile naționale au permis circulația frecventă cu suprasarcină. În aceste condiții, firmele care respectă reglementările și investesc în autovehicule moderne sunt dezavantajate în fața celor care practică tarife nesustenabile și depășesc limitele admise.

Această situație reflectă realitatea structurală a pieței: costurile de operare ale transportatorilor sunt direct influențate de prețul motorinei, care, începând din 2022, reprezintă peste 40% din totalul cheltuielilor. Structura costurilor poate varia în funcție de profilul firmei, tipul de transport efectuat, zona geografică sau categoria de marfă, însă este evident că orice fluctuație a prețurilor la combustibil sau modificare legislativă are un impact imediat asupra rentabilității.

Această predictibilitate fiscală este esențială pentru transportatori, mai ales în activitățile internaționale. În consecință, tot mai multe firme românești își alimentează camioanele în afara țării, contribuind la pierderi bugetare pentru România și la adâncirea dezechilibrelor comerciale.

2.3 Schimbări preconizate

În vederea stopării creșterii prețurilor aferente operațiunilor de transport rutier de mărfuri/persoane care determină majorarea costurilor și pentru alte produse și servicii, pentru preîntâmpinarea unei posibile reorientări a transportatorilor rutieri în efectuarea alimentării cu motorină a mijloacelor de transport în alte state, Guvernul României poate adopta măsuri legislative în acest sens.

Precizăm că, evitarea relocării alimentării cu combustibil în afara țării stimulează consumul intern de motorină, cu efect direct pozitiv asupra economiei naționale, respectiv menținerea locurilor de muncă și a activității economice în sectorul transporturilor. Acest lucru se va regăsi în plata de taxe și impozite la bugetul de stat.

Astfel, scopul prezentului proiect de hotărâre a Guvernului îl constituie instituirea unei scheme de ajutor de stat sub forma restituirii sumelor reprezentând diferența dintre nivelul standard al accizelor și nivelul accizelor diferențiat, prevăzute la art. 342 alin. (9) și (10) din Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare, pentru motorina utilizată drept combustibil pentru motor (denumită compensarea creșterii accizei).

Măsura identificată și propusă constă în restituirea sumei de 20 bani pe litru de motorină achiziționată și se aplică operatorilor de transport rutier, licențiați în România / Uniunea Europeană, care desfășoară activități de:

a) transport rutier de mărfuri în cont propriu sau contra cost, cu autovehicule ori ansambluri de vehicule articulate destinate exclusiv transportului rutier de mărfuri și cu o greutate brută maximă autorizată de cel puțin 7,5 tone;

b) transportul de persoane, regulat și ocazional, cu excepția transportului public local de persoane, cu un autovehicul din categoria M2 ori M3, definit în Regulamentul (UE) 2018/858

privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE.

Compensarea creșterii accizei se realizează prin restituirea trimestrială a sumelor menționate mai sus operatorilor economici licențiați în România/ Uniunea Europeană.

De asemenea, prin proiect se vor stabili prevederi care se referă la:

- ordonatorul de credite/furnizorul ajutorului de stat – Ministerul Finanțelor;
- desemnarea administratorului schemei – Autoritatea Rutieră Română – A.R.R., având în vedere că toate informațiile necesare stabilirii eligibilității operatorilor economici și a vehiculelor, se regăsesc în baza de date a acestei instituții;
- bugetul total maxim estimat al schemei de ajutor de stat care este de 60 de milioane de lei;
- plata ajutorului de stat care se efectuează până la data de 31 decembrie 2026 inclusiv, în limita bugetului alocat schemei, în baza dispozițiilor de plată a ajutorului de stat aprobat pentru compensarea creșterii accizei la motorină emise până la data de 31 aprilie 2026 de către A.R.R.;
- numărul total estimat al operatorilor economici care urmează să beneficieze de ajutor de stat, care este de 2000;
- condițiile și documentele necesare pentru ca operatorii economici și vehiculele să îndeplinească criteriile de eligibilitate pentru restituire a creșterii prețului la motorină; aceste condiții sunt stabilite în mod diferențiat de tipul vehiculelor;
- baza de calcul pentru restituire a creșterii prețului la motorină;
- perioada de restituire a creșterii prețului la motorină, respectiv trimestrul calendaristic;
- modul de determinare a sumelor de restituit.

Pot depune cereri de restituire a creșterii accizei la motorină numai operatorii economici care nu se află în procedură de executare silită, faliment, dificultate, dizolvare, închidere operațională sau lichidare, iar împotriva lor nu au fost emise decizii de recuperare a unui ajutor de stat, iar în cazul în care asemenea decizii au fost emise, acestea nu au fost executate conform prevederilor legale în vigoare.

Restituirea creșterii accizei la motorină nu presupune efectuarea unui control anticipat, schema de restituire fiind supusă controlului ulterior efectuat potrivit Codului de procedură fiscală, prin structura de specialitate cu atribuții privind inspecția economico - financiară din cadrul Ministerului Finanțelor.

2.4 Alte informații

Nu au fost identificate

Secțiunea a 3-a

Impactul socioeconomic

3.1 Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ

Nu e cazul

3.2 Impactul social

Nu e cazul

3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului

Nu e cazul

3.4. Impactul macroeconomic

Nu e cazul

3.4.1 Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici

Nu e cazul

3.4.2 Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat

Nu e cazul

3.5. Impactul asupra mediului de afaceri

Această măsură de ajutor de stat are un impact pozitiv asupra mediului de afaceri în sensul diminuării diferențelor de preț înregistrate la motorină în România față de statele membre UE

3.6 Impactul asupra mediului înconjurător

Nu e cazul

3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării

Nu e cazul

3.8 Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile

Nu e cazul

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), inclusiv informații cu privire la cheltuieli și venituri

- În mii lei (RON)						
Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
1	2	3	4	5	6	7
	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	Anul 2028	Anul 2029	
4.1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) bugetul 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:		60.000				
(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		- 60.000				
b) bugete locale						
4.4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						
4.5. Propuneri pentru a restitui 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 adaptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente:						
Nu e cazul						
4.8. Alte informații						
Nu e cazul						

Secțiunea a 5-a

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

5.1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. 5.2. Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect 5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE) 5.3.1. Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect 5.3.2. Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative UE Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect 5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect 5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect 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

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

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 subiect.

6.3. Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

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

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

6.5. Informații privind avizarea de către:

a) Consiliul Legislativ

Proiectul de act normativ se avizează de către Consiliul Legislativ.

b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării

Nu e cazul

c) Consiliul Economic și Social

Nu e cazul

d) Consiliul Concurenței

Se va cere avizul Consiliului Concurenței

e) Curtea de Conturi

Nu e cazul

6.6. Alte informații

În procesul de elaborare a proiectului de act normativ au fost îndeplinite procedurile prevăzute de Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională, cu modificările și completările ulterioare.

Secțiunea a 7-a

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

Nu e cazul

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 act normativ nu se referă la acest subiect.

7.3. Alte informații

Nu au fost identificate

Secțiunea a 8- a

Măsurile privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ

8.1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ

Nu implică măsuri suplimentare de implementare.

8.2. Alte informații

Nu au fost identificate

Față de cele prezentate mai sus, a fost promovat prezentul proiect de Hotărâre a Guvernului privind instituirea unei scheme de ajutor de stat privind instituirea unei scheme de ajutor de stat pentru compensarea creșterii accizei la motorina utilizată drept combustibil pentru motor, pe care, dacă sunteți de acord, vă rugăm să-l adoptați.

Ministrul Finanțelor
Alexandru NAZARE

Ministrul Transporturilor și Infrastructurii
Ciprian-Constantin ȘERBAN

Avizăm favorabil,

Viceprim-ministru,
Marian-Cătălin PREDOIU

Viceprim-ministru,
Marian NEACȘU

Ministrul Justiției
Radu MARINESCU