NOTĂ DE FUNDAMENTARE

**Secțiunea 1**

**Titlul proiectului de act normativ**

|  |
| --- |
| **ORDONANŢĂ**  privind reglementarea unor măsuri financiar – fiscale și bugetare |

**Secțiunea a 2-a**

**Motivele emiterii proiectului de act normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 2.1. Sursa proiectului de act normativ | Prezentul act normativ are în vedere crearea cadrului legal:  **I.** – corelarea cadrului legal privind achitarea obligațiilor financiare ale operatorilor de transport feroviar de călători cu cele ale Codului Muncii.  **II.** - pentru asigurarea finanțării serviciului de siguranță: *pilotajul navelor maritime şi fluviomaritime pe sectorul de Dunăre cuprins între rada portului Sulina şi Brăila (km 175), manevrele de intrare/ieşire în/din porturile Sulina, Tulcea, Galaţi şi Brăila, precum şi pilotajul în aceste porturi, efectuat de către „Administraţia Fluvială a Dunării de Jos” Galaţi”.*  **III.** –pentru asigurarea surselor de finanțare a anumitor cheltuieli generate de reprezentarea României în Consiliul Organizației Aviației Civile Internaționale, în perioada octombrie 2022 – septembrie 2025. |
| 2.2.Descrierea situației actuale | I. Art. 23 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 103/2013 privind salarizarea personalului plătit din fonduri publice în anul 2014, precum şi alte măsuri în domeniul cheltuielilor publice nuconstituie temei legal pentru asigurarea fluxurilor de numerar necesare organizării serviciilor obligatorii de transport feroviar de călători, inclusiv pentru persoanele afectate de conflictual armat din Ucraina deoarece dispozițiile acestuia nu sunt în corelare cu legislația națională în domeniul drepturilor salariaților și cu cea din domeniul gestionării serviciilor și infrastructurii feroviare.  Conform prevederilor art. 161 din Legea 53/2003 – Codul Muncii, cu modificările și completările ulterioare „salariile se plătesc înaintea oricăror altor obligații bănești ale angajatorilor”. Pentru a asigura predictibilitate în actul de programare a plăților aferente implementării obligațiilor de servicii publice, prin actualizarea propusă pentru OUG nr. 103/2013, se aduc clarificări privind ordinea programării plăților prioritare.  **II.1.** Regimul navigaţiei pe Dunăre este reglementat de *Convenţia despre regimul navigaţiei pe Dunăre (Convenţia Dunării)*,semnată la Belgrad la 18 august 1948 (ratificată prin Decretul nr. 298/1948).  În conformitate cu prevederile art. 23 din Convenția Dunării, navigația pe sectorul de Dunăre cuprins între rada portului Sulina şi Brăila (km 175) se efectuează conform Regulilor de navigație stabilite de Administrația Fluvială Specială, care inițial a fost formată din reprezentanții României și ai fostei URSS. Prin Protocolul din 18 iunie 1957, încheiat între Guvernul României și Guvernul URSS, la care a devenit succesor Ucraina, Guvernul URSS a remis părții române toate bunurile și funcțiile fostei Administrații Speciale mixte.  Astfel că, *Regia Autonomă „Administraţia Fluvială a Dunării de Jos” Galaţi (AFDJ RA Galați)* a fost înfiinţată pentru ducerea la îndeplinire a prevederilor art. 3, 20, 23 şi 31 din Convenţia Dunării, *prin HG nr. 492/2003 privind organizarea şi funcţionarea Regiei Autonome „Administraţia Fluvială a Dunării de Jos” Galaţi.*  Conform art. 2 și art. 5 din HG nr. 492/2003, AFDJ RA Galați îndeplineşte funcţia de autoritate de căi navigabile pe sectorul românesc al Dunării de la intrarea în ţară la km 1.075 până la ieşirea în Marea Neagră, pe braţul Sulina, în rada Sulina, pe braţele navigabile ale Dunării, Borcea, Bala, Măcin, Vâlciu, Caleia, pe braţul Chilia cu braţele secundare, pe braţul Sfântul Gheorghe cu canalele de rectificare şi pe braţele secundare ale Canalului Sulina, denumite Dunărea Veche.  În calitatea sa de autoritate de căi navigabile şi în conformitate cu prevederile [Convenţiei](act:74803%20-1) Dunării, AFDJ RA Galați are ca obiect de activitate asigurarea adâncimilor minime de navigaţie prin dragaje de întreţinere, asigurarea semnalizării costiere şi plutitoare, efectuarea de măsurători topohidrografice, efectuarea de lucrări de construcţii şi reparaţii construcţii hidrotehnice pentru asigurarea condiţiilor de navigaţie, **asigurarea efectuării pilotajului navelor maritime pe sectorul Dunării cuprins între rada Sulina şi Brăila şi în porturile situate pe acest sector**, denumit în continuare *Dunăre cu caracter maritim*, punerea la dispoziţie tuturor utilizatorilor a infrastructurii de transport naval, precum şi ducerea la îndeplinire a unor obligaţii ce revin statului român din convenţiile şi acordurile internaţionale la care România este parte şi care i-au fost încredinţate prin delegare de competenţă de către Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii.  **2.** Potrivit art. 110 și art. 111 din OG nr. 42/1997privind transportul maritim şi pe căile navigabile interioare, republicată, cu modificările și completările ulterioare:  *”Art. 110 -  Pilotajul navelor maritime în porturi şi pe căi navigabile interioare este serviciu de siguranţă şi se efectuează sub controlul statului pentru toate navele, indiferent de pavilionul pe care acestea îl arborează, în mod nediscriminatoriu privind durata, calitatea şi tarifele practicate.*  *Art. 111. -  Prin serviciul de pilotaj se asigură desfăşurarea în condiţii de siguranţă a navigaţiei navelor în porturi şi pe căi navigabile interioare, prin intermediul unei persoane calificate şi autorizate în acest sens, denumită* în continuare pilot, şi al unor mijloace specializate”.  Totodată, potrivit art. 51 alin. (1) și (3) din *OG nr. 22/1999 privind administrarea porturilor şi a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparţinând domeniului public, precum şi desfăşurarea activităţilor de transport naval în porturi şi pe căile navigabile interioare*, republicată, cu modificările și completările ulterioare și *OMTIC nr. 991/2020* *pentru stabilirea porturilor şi a căilor navigabile interioare pentru care serviciul de pilotaj al navelor maritime şi fluviomaritime este obligatoriu şi a modului de derulare a acestui serviciu*: Pilotajul navelor maritime şi fluviomaritime pe sectorul de Dunăre cuprins între rada portului Sulina şi Brăila (km 175), manevrele de intrare/ieşire în/din porturile Sulina, Tulcea, Galaţi şi Brăila, precum şi pilotajul în acesteporturi se desfăşoară în conformitate cu prevederile [Convenţiei](act:74803%200) Dunării și se asigură de către AFDJ RA Galaţi prin corpul propriu de piloţi.  **3.** Conform art. 8 alin.(1) și (2) din HG nr. 492/2003, resursele financiare necesare funcţionării AFDJ RA Galați se constituie din venituri proprii şi, în completare, din transferuri de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în conformitate cu prevederile legale în vigoare.  Veniturile proprii ale AFDJ RA Galați se constituie din tarife de navigaţie şi de pilotaj, tarife pentru punerea la dispoziţia utilizatorilor a infrastructurii de transport naval domeniu public al statului dată în administrare, tarife pentru emiterea de avize pentru lucrări hidrotehnice şi alte lucrări efectuate de terți pe Dunăre şi braţele secundare ale Dunării, închirieri sau altele asemenea, prestaţii editoriale ori tipografice, valorificarea produselor de balastieră din dragajele de întreţinere, remorcaje, asistenţă la nave, măsurători topo-hidrografice, dragaje şi alte activităţi specifice domeniului de activitate efectuate pentru terți, pe bază de contract de prestări servicii.  Totodată, conform art. 8 alin. (6) din HG nr. 492/2003, fondurile de la bugetul de stat, necesare pentru desfăşurarea activităţilor având ca scop ducerea la îndeplinire a obligaţiilor ce revin statului din acordurile şi convenţiile internaţionale la care România este parte, care i-au fost delegate de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii se alocă în conformitate cu legislaţia în vigoare, pe bază de decont de cheltuieli pentru fiecare activitate.  Fondurile de la bugetul de stat (subvenții) sunt acordate doar pentru activitățile necomerciale pe care le prestează AFDJ RA Galați în vederea asigurării condițiilor de navigație pe Dunărea fluvială, cuprinsă între Baziaș (km 1075) și Brăila (km 175) și brațele secundare navigabile. Succint acestea constau în efectuarea de măsurători hidrografice, semnalizare costieră și plutitoare, dragaje pentru asigurarea adâncimilor minime pentru desfășurarea navigației în condiții de siguranță, conform Recomandărilor Comisiei Dunării, editarea hărții electronice de navigație, întreținerea stațiilor hidrometeorologice, etc.  AFDJ RA Galați nu înregistrează la finele anului nici profit, nici pierdere.  Subvenția primită și rămasă neutilizată la finele anului (calculată ca diferență dintre venituri și cheltuieli) se restituie la bugetul de stat.  **4.** Având în vedere situația generată de agresiunea militară rusă din Ucraina, cu o evoluţie a situaţiei într-o continuă dinamică, pentru deblocarea și tranzitul în condiții optime a navelor care staționează în rada Sulina, numărul de intrări/ieșiri în/din Canalul Sulina, pilotajul navelor maritime și fluviomaritime pe sectorul de Dunăre cu caracter maritim, este condiționat de corpul propriu de piloți maritimi ai AFDJ RA Galați.  Numărul de piloți maritimi estimat pentru realizarea activității de pilotaj în condiții normale, conform organigramei aprobate este de 44 piloți, număr care nu a putut fi atins din cauza condițiilor de recrutare și nivelul salariilor oferite. Mai mult decât atât, din numărul de piloți maritimi disponibili, 4 piloți sunt implicați în activitatea de pilotare nave tehnice, care deservește construcția podului suspendat peste Dunăre din zona Galați – Brăila.  Menționăm faptul că numărul maxim de nave care au tranzitat Canalul Sulina într-o lună, a fost de **399 nave,** dintre care 202 nave intrate, respectiv 197 nave ieșite și a fost înregistrat în luna mai 2022 (31 zile).  În luna iunie 2022 (30zile) numărul de nave care au tranzitat Canalul Sulina a fost de 385 nave, dintre care 193 nave intrate, respectiv 192 nave ieșite.  Rezultă că numărul maxim de nave intrate-ieșite înt-o zi prin gura Canalului Sulina a fost de 13 nave, în cazul ultimelor luni în discutie. Acest fapt s-a putut realiza numai datorită faptului că unii piloți au fost de acord să efectueze ore suplimentare, fiind prezenți și în tura liberă.  **Astfel cum am menționat,** pilotajul navelor maritime și fluviomaritime pe sectorul de Dunăre cu caracter maritim **este un serviciu de siguranță.** Prin suprasolicitarea piloților, pentru o perioadă îndelungată de timp, prin nerespectarea timpului de odihnă necesar se poate crea o stare de oboseală permanentă și stres care în final pot duce la apariția de evenimente de navigație, cu efecte periculoase asupra siguranței infrastructurii de transport naval și/sau a navelor ce sunt angajate în trafic.  Piloții maritimi trebuie să acționeze cu deplină integritate, fără presiune comercială, pentru a putea realiza siguranța, securitatea și sustenabilitatea ecologică a serviciului, astfel că se impune majorarea numărului de piloți maritimi de la 36 (dintre care 13 sunt cu vârsta între 61-65 ani și 4 au peste 65 ani) la 60, raportat la traficul actual.  Menționăm că trebuie majorat și numărul de personal navigant care deservește activitatea de pilotaj, implicat în activitatea de îmbarcare/ debarcare a piloților maritimi din zonele bara Sulina, Mm 44, Mm 60 porturile Brăila, Galați și Tulcea, care asigură activitatea de transport piloți 24h/24h, ceea ce presupune creșterea numărului de personal navigant cu 10 persoane specializate.  Pentru creșterea numărului de piloți maritimi, au fost modificate condițiile care stau la baza reformării şi pregătirii piloţilor maritimi în sensul facilitării accesului mai multor categorii de personal la profesia de pilot și diminuării timpului de pregătire, fără a avea influențe negative asupra calității serviciului de pilotaj. Această măsură nu a condus la majorarea numărului de piloți maritimi pentru sectorul de Dunăre cu caracter maritim.  **III.** Organizaţia Aviaţiei Civile Internaţionale, denumită în continuare OACI, a fost constituită în temeiul Convenţiei privind aviaţia civilă internaţională, încheiată la Chicago, la 7 decembrie 1944, la care România a aderat prin Decretul nr. 194/1965. OACI stabileşte normele internaționale necesare siguranței şi eficienței transporturilor aeriene şi coordonează cooperarea internațională în domeniul aviației civile.  Consiliul OACI, organul de conducere al organizației, este înființat în baza art. 50 al Convenției de la Chicago și este format, în prezent, din 36 de reprezentanți ai statelor contractante, aleși pentru perioade de câte 3 ani de către Adunarea Generală a OACI.  Următoarele alegeri pentru un loc în Grupa a III-a în Consiliul OACI, grupă în care va candida România, vor avea loc în data de 4 octombrie 2022, cu ocazia celei de a 41-a Adunare Generală OACI.  În anul 1993, autoritățile de aviație civilă din România, Cehia, Slovacia și Ungaria, au semnat un “Memorandum de Înțelegere” (MoU) privind înființarea Grupului Central-European de Rotație (CERG) pentru susținerea, prin rotație, a alegerii statelor pe care acestea le reprezintă, în Consiliul OACI. În prezent, CERG numără zece membri: Bulgaria, Cehia, Cipru, Grecia, Ungaria, Lituania, România, Slovacia, Slovenia, Polonia. Activitatea CERG este reglementată de Memorandum-ul de Înțelegere încheiat la Atena, la data de 4 aprilie 2017.  Susținută de CERG, România a fost aleasă ca membru în Consiliul OACI în perioadele 1995 – 1998 si 2007 – 2010. Pentru perioada 2019-2022, CERG este reprezentat în Consiliul OACI de Grecia.  Pentru alegerile care vor avea loc în cadrul Adunării Generale a OACI din 2022, statele CERG sunt de acord să susțină România pentru a candida pentru un loc în Consiliul OACI. Candidatul CERG are șanse foarte mari să fie ales, având în vedere că va fi susținut și de Conferința Europeană a Aviației Civile (ECAC), organizație regională la care sunt parte autorități de aviație civilă din 44 de state europene și care are acorduri de susținere a propriilor candidați pentru Consiliul OACI încheiate cu organizații similare din Africa, America de Sud si Centrală și Orientul Mijlociu.  Alegerea României în Consiliul OACI este posibilă doar în condițiile în care candidatura sa este susținută de statele membre ale CERG.  Menționăm că în conformitate cu aranjamentele încheiate între autoritățile de aviație civilă din statele membre CERG, statul care este susținut de CERG și care este ales în Consiliul OACI trebuie să suporte cheltuielile cu plata chiriei biroului permanent din sediul Organizaţiei Aviaţiei Civile Internaţionale, pe perioada mandatului de reprezentare, precum și a cheltuielilor cu utilitățile aferente acestuia.  Prin Memorandumul nr. 20/3103/10.02.2021, Guvernul României a aprobat depunerea candidaturii României pentru ocuparea unui loc în cadrul Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale, pentru perioada 2022 – 2025. |
| 2.3 Schimbări preconizate | **I.** Conform prevederilor art. 161 din Legea 53/2003 – Codul Muncii, cu modificările și completările ulterioare „salariile se plătesc înaintea oricăror altor obligații bănești ale angajatorilor”. Pentru a asigura predictibilitate în actul de programare a plăților aferente implementării obligațiilor de servicii publice, prin actualizarea propusă pentru OUG nr. 103/2013, se aduc clarificări privind ordinea programării plăților prioritare.  **II.** În considerarea importanței deosebite a serviciului de siguranță - pilotajul navelor maritime și fluviomaritime -, fără de care nu se poate desfășura traficul navelor pe sectorul de Dunăre cu caracter maritim, în vederea majorării corpului de piloți maritimi ai AFDJ RA Galați se impune majorarea drepturilor de natură salarială de la valoarea actuală până la o valoare similară cu drepturile salariale ale piloților maritimi care își desfășoară activitatea în porturile maritime Constanța, inclusiv zona Midia a acestuia și portul Mangalia, aflate în administrarea Companiei Naționale ”Administrația Porturilor Maritime” SA Constanța.  Prin proiectul de act normativ se propune crearea cadrului legal pentru ca, cuantumul brut al salariilor de bază de care beneficiază personalul din cadrul AFDJ RA Galați care concură la efectuarea serviciului de siguranță**:** *pilotajul navelor maritime şi fluviomaritime pe sectorul de Dunăre cuprins între rada portului Sulina şi Brăila (km 175), manevrele de intrare/ieşire în/din porturile Sulina, Tulcea, Galaţi şi Brăila, precum şi pilotajul în aceste porturi* să fiela acelaşi nivel cu cel ce se acordă pentru personalul care asigură efectuarea serviciului de siguranță: pilotajul navelor maritime şi fluviomaritime în porturile aflate în administrarea Companiei Naţionale "Administraţia Porturilor Maritime" - S.A. Constanţa, prin derogare de la prevederile art. 9 alin. (1) lit. b) și alin. (3) și ale art. 10 din Ordonanța Guvernului nr. 26/2013 privind întărirea disciplinei financiare la nivelul unor operatori economici la care statul sau unităţile administrativ-teritoriale sunt acţionari unici ori majoritari sau deţin direct ori indirect o participaţie majoritară, cu modificările și completările ulterioare.  **III.** Se propune ca plata chiriei și a utilităților aferente biroului din sediul Organizaţiei Aviaţiei Civile Internaţionale, precum și plata serviciilor de comunicații, pentru perioada 1 octombrie 2022 - 30 septembrie 2025 când România va face parte din Consiliul OACI, să fie suportată de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, *capitolul 84.01 “Transporturi”, titlul 20- Bunuri și Servicii* |
| 2.4. Alte informaţii | **II.** În contextul măsurilor pe care Uniunea Europeană le ia pentru a asigura transportul cerealelor dinspre Ucraina spre Europa, Asia și Africa, prin *Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – COM(2022) 217 final din 12.05.2022* – *”Un plan de acțiune pentru culoarele de solidaritate UE-Ucraina pentru a facilita exporturile agricole ale Ucrainei și schimburile comerciale bilaterale cu UE”* – Comisia propune un plan de acțiune cu măsuri pe termen scurt, mediu și lung pentru creșterea capacităților de export a cerealelor și produselor agricole din Ucraina și de import în Ucraina a unor produse cu destinație umanitară.  Conform planului de acțiune mai sus menționat:   * pe termen scurt este nevoie de facilitarea tranzitului în punctele de frontieră, asigurarea echipamentelor necesare transbordărilor feroviare, identificarea capacităților de stocare pe teritoriul statelor membre UE, schimbul de informații în mediul de afaceri și identificarea unor soluții IT; * pe termen mediu și lung vor trebui dezvoltate coridoarele de transport pentru asigurarea unei conectivități permanente, implicând investiții în infrastructura (inclusiv terminalele de transbordare și multimodale, precum și feroviar-rutier necesare din porturile relevante) din UE și pe teritoriul Ucrainei și al Moldovei.   În ceea ce privește noile conexiuni de infrastructură în cadrul procesului de reconstrucție a Ucrainei, Comisia consideră că evaluarea nevoilor viitoare ar trebui să se axeze și pe ”îmbunătățirea conectivității și a navigabilității pe coridorul Rin-Dunăre pentru a asigura un trafic mai eficient printr-o coordonare consolidată între porturi și autoritățile fluviale din UE, Ucraina și Moldova.” |

**Secțiunea a 3-a**

**Impactul socioeconomic**

|  |  |
| --- | --- |
| 3.1.Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ | Aducerea la îndeplinire a unor obligaţii ce revin statului român din convenţiile şi acordurile internaţionale la care România este parte, respectiv efectuarea sub controlul statului a serviciului de siguranță *pilotajul navelor maritime şi fluviomaritime pe sectorul de Dunăre cuprins între rada portului Sulina şi Brăila (km 175), manevrele de intrare/ieşire în/din porturile Sulina, Tulcea, Galaţi şi Brăila, precum şi pilotajul în aceste porturi* ca urmare a creșterii traficului pe sectorul de Dunăre cu caracter maritim. |
| 3.2 Impactul social | Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu |
| 3.3.Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului | Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu |
| 3.4.Impactul macroeconomic |  |
| 3.4.1.Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici | Susţinerea logistică a capacității de transport a mărfurilor pe sectorul de Dunăre cu caracter maritim, ca urmare a creșterii traficului pe acest sector și, totodată, în vederea creării unor servicii ”navetă” pe Dunăre între porturile dunărene ucrainene și porturile românești, în special portul Constanța. |
| 3.4.2.Impactul asupra mediului concurențial şi domeniului ajutoarelor de stat | Nu este cazul. |
| 3.5.Impactul asupra mediului de afaceri | Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu |
| 3.6.Impactul asupra mediului înconjurător | Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu |
| 3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării | Nu este cazul. |
| 3.8. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile | Nu este cazul |
| 3.9. Alte informații | Nu au fost identificate. |

**Secțiunea a 4-a**

**Impactul financiar asupra bugetului general consolidat atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât şi 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 | |
| 4.1 Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus din care: | Nu generează influențe financiare asupra bugetului general consolidat | | | | | | | | | |
| 1.buget de stat, din acesta:  1.impozit pe profit  2.impozit pe venit |  | | | | | | | | | |
| 1.bugete locale  1. impozit pe profit |  | | | | | | | | | |
| 1.bugetul asigurărilor sociale de stat:  1.contribuții de asigurări |  | | | | | | | | | |
| 1.alte tipuri de venituri ( se va menționa natura acestora) |  | | | | | | | | | |
| 4.2. Modificări ale cheltuielilor  bugetare, plus/minus,  din care: | Nu generează influențe financiare asupra bugetului general consolidat | | | | | | | | | |
| 1.buget de stat, din acesta:  1.cheltuieli de personal  2.bunuri și servicii |  | | | | | | | | | |
| 1.bugete locale:  1.cheltuieli de personale  2.bunuri și servicii |  | | | | | | | | | |
| 1.bugetul asigurărilor sociale de stat :  1.cheltuieli de personal  2.bunuri și servicii |  | | | | | | | | | |
| 1.alte tipuri de cheltuieli  (se va menționa natura acestora) |  | | | | | | | | | |
| 4.3. Impact financiar,  plus/minus, din care: | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. | | | | | | | | | |
| 1.buget de stat |  | |  | |  | |  |  | |  |
| 2.bugete locale |  | |  | |  | |  |  | |  |
| 4.4.Propuneri pentru acoperirea creşterii cheltuielilor bugetare | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. | | | | | | | | | |
| 4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor  bugetare | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. | | | | | | | | | |
| 4.6. Calcule detaliate privind  fundamentarea modificărilor  veniturilor şi/sau  cheltuielilor bugetare | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. | | | | | | | | | |
| 4.7. Punerea în aplicare a prezentei legi nu necesită modificarea cheltuielilor bugetare aprobate | | | | | | | | | | |
| 4.8 Ale informații | | **II.** Sumele necesare în anul 2022 pentru suplimentarea personalului în scopul asigurării serviciului public de pilotaj al navelor maritime şi fluviomaritime pe sectorul de Dunăre cu caracter maritim, în contextul intensificării traficului pe acest sector, sunt în cuantum total de 9.778,641 mii lei și se alocă din veniturile proprii ale AFDJ RA Galați.  **III.** Cheltuielile cu plata chiriei biroului închiriat în sediul OACI din Montreal și a celor cu utilitățile necesare sunt estimate la aproximativ 700.000 lei pentru cei trei ani cât România va face parte din Consiliul OACI, chiria biroului fiind în prezent de aproximativ 3.000 USD/lună (fără a include utilitățile).Aceste cheltuieli vor fi suportate de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în limita sumelor aprobate cu această destinație prin legile anuale ale bugetului. | | | | | | | | |

**Secțiunea a 5-a**

**Efectele proiectului de act normativ asupra legislaţiei 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 achiziției 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) | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 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 |  |
| 5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene | Nu este cazul |
| 5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente | 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 | Nu este cazul. |
| 6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate | Nu este cazul. |
| 6.3 Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale | Nu este cazul. |
| 6.4. Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale | Nu este cazul. |
| 6.5. Informații privind avizarea de către:  a) Consiliul Legislativ  b) Consiliul Suprem de  Apărare a Ţării  c) Consiliul Economic și  Social  d) Consiliul Concurenței  e) Curtea de Conturi | Proiectul necesită avizul Consiliului Legislativ.  Nu este cazul.  Proiectul necesită avizul Consiliului  Economic și Social  Nu este cazul.  Nu este cazul. |
| 6.6. Alte informații | Nu au fost identificate. |

**Secțiunea a 7-a**

**Activităţi de informare publică privind elaborarea şi implementarea**

**proiectului de act normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 7.1. Informarea societății civile cu privire la elaborarea proiectului de act normativ | Proiectul de act normativ a îndeplinit procedurile prevăzute de Legea nr. 52/2003, cu modificările și completările ulterioare, privind transparența în administrația publică, fiind publicat pe pagina web a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.  Totodată au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art.7, alin. (1) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea şi prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum şi a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin HG nr. 561/2009, cu modificările și completările ulterioare. |
| 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 are un astfel de impact. |

**Secțiunea a 8-a**

**Măsuri privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ existent**

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

Față de cele de mai sus, a fost elaborat ***proiectul de Ordonanță*** *privind reglementarea unor măsuri financiar – fiscale și bugetare*, care, în forma prezentată, a fost avizat de ministerele interesate şi pe care îl supunem spre adoptare.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| VICEPRIM-MINISTRU,MINISTRUL TRANSPORTURILORȘI INFRASTRUCTURII | | |  |  | |
| **Sorin Mihai GRINDEANU** | | |  |  | |
|  | | |  |  | |
|  |  |  | | |
| **AVIZĂM:**  **MINISTRUL MUNCII ȘI SOLIDARITĂȚII SOCIALE** [Marius-Constantin BUDĂI](https://gov.ro/ro/guvernul/cabinetul-de-ministri/ministrul-muncii-i-solidaritatii-sociale) **MINISTRUL FINANȚELOR**  **Adrian CÂCIU**  **MINISTRUL AFACERILOR EXTERNE**  **Bogdan Lucian AURESCU**  **MINISTRUL JUSTIȚIEI**  **Marian-Cătălin PREDOIU** | | | | | |

**SECRETAR DE STAT**

**Ionuț - Cristian SĂVOIU**

|  |  |
| --- | --- |
| **SECRETAR DE STAT**  **Ion POPA** | **SECRETAR DE STAT**  **Bogdan Stelian MÎNDRESCU** |

**SECRETAR GENERAL**

**Mariana IONIŢĂ**

**DIRECŢIA AVIZARE**

**Director**

**Laura Elena ŢOPA**

**DIRECȚIA ECONOMICĂ**

**Director**

**Laura GÎRLĂ**

**DIRECȚIA AFACERI EUROPENE ȘI RELAȚII INTERNAȚIONALE**

**Director**

**Gabriela SÎRBU**

|  |  |
| --- | --- |
| **DIRECŢIA TRANSPORT NAVAL**  **Director**  **Doina Teodora COJOCARU** | **DIRECȚIA TRANSPORT AERIAN**  **Director**  **Mihai IONESCU** |
|  |  |

**DIRECȚIA TRANSPORT FEROVIAR**

**Director**

**Dragoș ANOAICA**