NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secţiunea 1

**Titlul proiectului de act normativ**

|  |
| --- |
| **HOTĂRÂRE**  **pentru modificarea şi completarea Hotărârii Guvernului nr. 1030/2009 privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiţii**  **„Legătura reţelei de metrou cu Aeroportul Internaţional Henri Coandă – Otopeni” şi aprobarea declanşării procedurii de expropriere a imobilelor proprietate privată situate pe amplasamentul lucrării de utilitate publică „Legătura reţelei de metrou cu Aeroportul Internaţional Henri Coandă – Otopeni (Magistala 6. 1 Mai - Otopeni)** |

Secţiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

|  |  |
| --- | --- |
| 1. Descrierea situaţiei actuale | Prin Hotărârea Guvernului nr. 482/1999 publicată în Monitorul Oficial nr. 293 din 24 iunie 1999 a fost înfiinţată Societatea Comercială de Transport cu Metroul Bucureşti “Metrorex” S.A. denumită în cele ce urmează “Metrorex” S.A. cu sediul în Municipiul Bucureşti, B-dul Dinicu Golescu nr. 38, sector 1 prin reorganizarea Regiei de Exploatare a Metroului Bucureşti şi desfiinţarea acesteia.  Potrivit prevederilor acestei Hotărâri a Guvernului, “Metrorex” S.A. este societate comercială pe acţiuni, iniţial cu capital integral de stat, care desfăşoară în principal activităţi de interes public şi strategic şi este organizată şi funcţionează în subordinea Ministerului Transporturilor şi Infrastructurii.  În conformitate cu art. 5-6 din actul normativ de înfiinţare, “Metrorex” S.A. desfăşoară activităţi de transport de persoane cu metroul pe reţeaua de căi ferate subterane în condiţii de siguranţă a circulaţiei, în scopul satisfacerii interesului public, social, şi de protecţie civilă, şi realizează investiţii pentru extinderea şi modernizarea reţelei de metrou.  METROREX S.A. asigură transportul a circa 20% din numărul total al călătorilor care utilizează mijloacele de transport în comun la nivelul municipiului Bucureşti, acoperind 3,7% din lungimea întregii reţele de transport public a capitalei.  Reţeaua de metrou actuală însumează 69,2 km cale dublă, structurată pe 4 magistrale, 51 staţii şi 4 depouri.  Municipiul Bucureşti, cu toate că deţine o diversitate a mijloacelor de transport în comun şi a posibilităţilor de relaţionare cu ariile urbane învecinate, devenind în perspectivele dezvoltării pe termen lung un nod principal la nivel regional şi naţional, necesită ample realizări ale infrastructurii (pentru asigurarea unei distribuţii corespunzătoare în teritoriu - mobilitate).  Inaccesibilitatea călătorilor din zonele periferice către centru şi invers, relaţionarea indirectă între punctele de importanţă majoră (aeroport, gară, autogară), traversarea deficitară a unităţii administrative, sau legăturile precare între nucleul urban şi localităţile învecinate, sunt tot atâtea elemente esenţiale în strategia de dezvoltare a unei metropole.  Principala deficienţă a situaţiei actuale este aceea că arterele străbătute de traseu nu oferă suficientă capacitate nici pentru transportul public nici pentru traficul general. În plus, aşa cum rezultă şi din studiile realizate, nivelul de deservire cu transport public este mai mic. Liniile de transport public suprateran care utilizează acest traseu sunt puternic stânjenite de traficul general astfel încât viteza comercială a acestora este sub 14 km/h şi nu pot fi respectate graficele de circulaţie şi nici crescută atractivitatea transportului public. Consecinţa acestui fapt este gradul mare de aglomerare stradală, poluare chimică şi fonică şi mari dificultăţi în deplasarea populaţiei din zonele respective.  La momentul actual legătura între Aeroportul Internaţional Henri Coandă şi municipiul Bucureşti se desfăşoară pe traseul rutier de suprafaţă de-a lungul DN1 (Şos. Bucureşti - Ploieşti) insuficientă şi inadecvată pentru toate tipurile de trafic (fluxuri) pe care le suportă,respectiv:   * Fluxul populaţiei care locuieşte în Bucureşti şi lucrează în locaţiile dintre Bucureşti şi Otopeni, * Fluxul de legatură cu Aeroportul Internaţional Henri Coandă Otopeni, * Fluxul de intrare în Bucureşti dinspre Braşov, * Fluxul de week-end, * Fluxurile zilnice sau frecvente ale populaţiei din cartierele rezidenţiale din zona Otopeni-Bucureşti, * Deservirea parţială a cartierelor existente ale Bucureştiului pe acest traseu – Aviaţiei, Băneasa, Pipera etc, precum şi a localităţii Otopeni.   Toate acestea practic blochează această artera rutieră, conducând la staţionari cu durate de ore, paralizând celelalte fluxuri şi afectând grav în special legatura cu aeroportul.  Proiectul *Legătura reţelei de metrou cu Aeroportul Internaţional Henri Coandă* – *Otopeni* *(Magistrala 6. 1 Mai – Otopeni)* este prevăzut atât în Strategia de dezvoltare a reţelei actuale de metrou elaborată de Metrorex S.A. şi aprobată de Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii cât şi în Planul Urbanistic General al Municipiului Bucureşti – Studiul Masterplan de Transport WSP 2008 aprobat de Primăria Municipiului Bucureşti.  Toate aceste acţiuni prezentate au ca scop ca transportul cu metroul să devină principalul mijloc de transport din Bucureşti, cel de suprafaţă devenind din ce în ce mai mult transport complementar celui cu metroul şi prin restructurarea transportului de suprafaţă, acesta să devină transport de alimentare a metroului. De asemenea se are în vedere realizarea unui sistem de transport integrat şi neconcurenţial iar prin implementarea unor poli de schimb se va stimula renunţarea benevolă la folosirea automobilelor personale în favoarea transportului în comun pentru deplasările intraurbane.  Revizuirea soluţiei tehnice iniţiale constă în reconsiderarea traseului pe porţiunea centrală a Municipiului Bucureşti, în sensul că linia de metrou nu va mai pleca din Piaţa Victoriei pe traseul Bulevardul Ion Mihalache – Bulevardul Expoziţiei, ci se va desprinde din Staţia 1 Mai în paralel cu CF Bucureşti–Constanţa şi se va înscrie pe Bulevardul Expoziţiei pe traseul iniţial.  Faţă de traseul aprobat iniţial, noua rută are următoarele avantaje:   * Legătură directă între Gara de Nord – Gara Băneasa – Aeroport Băneasa – Aeroport Henri Coandă Otopeni (fără transbordare a călătorilor prin schimbarea peroanelor şi a trenurilor ca în varianta iniţială); * Accesul direct al călătorilor în întreaga reţea de metrou prin Staţia existentă Basarab 1-2 care asigură legătura la nivelul aceluiaşi peron cu Liniile 1, 3 şi 4; * Utilizarea staţiilor deja în funcţiune ale Racordului 2: 1 Mai, Griviţa, Basarab 2, Gara de Nord 2; * Costuri de realizare ale întregii investiţii mai mici; * Costuri de realizare a lucrărilor de Construcţii-Montaj mai mici; * Costuri de achiziţie de utilaje şi echipamente (inclusiv material rulant) mai mici; * Numărul de călători estimaţi aproximativ la fel; * Indicatorii de fezabilitate economico-financiară mai buni (o eficienţă mai mare a utilizării fondurilor publice); * Nu mai este necesară legătura tehnologică pe calea ferată datorită conexiunii directe prin Staţiile 1 Mai şi respectiv Gara de Nord 2 cu întreaga reţea de metrou, deci şi cu depourile unde se poate asigura mentenanţa de bază a trenurilor de metrou. * În procesul de analizare a numărului şi amplasamentelor staţiilor de metrou, în număr de 12 (faţă de 19 staţii conform H.G. nr. 1030/2009), s-au avut în vedere următoarele:   + - * Noile amplasamente să reprezinte puncte certe de interes pentru populaţie       * Staţiile să fie amplasate în aliniament şi să aibă peron central       * Amplasamentele staţiilor să reprezinte poli urbani (prezenţi sau viitori conform P.U.G. şi P.U.Z. pe ambele teritorii administrative ale Municipiului Bucureşti, respectiv judeţului Ilfov)       * Lungimea interstaţiei să fie în jurul valorii de 1,0 km.   Traseul liniei de metrou va oferi o cale de transport de mare capacitate, sigură, confortabilă, convenabilă, rapidă şi directă între zona Gara de Nord (zonă centrală a capitalei) şi Aeroporturile Internaţionale Băneasa şi Otopeni. Practic prin legătura cu reţeaua existentă de metrou se asigură această conexiune avantajoasă din toate punctele de vedere, cu toate zonele din Bucureşti, inclusiv Gara de Nord care reprezintă principala poartă de intrare în oraş a locuitorilor din restul ţării.  Zona de amplasament a noii linii de metrou – *Legătura reţelei de metrou cu Aeroportul Internaţional Henri Coandă* – *Otopeni* *(Magistrala 6. 1 Mai – Otopeni)* se dezvoltă pe direcţia N-NV a capitalei şi traversează sectorul 1, respectiv cartierele: Griviţa, Bucureştii Noi, Piaţa Presei Libere, Băneasa, Privighetorilor şi oraşul Otopeni.  Principalele areale traversate sunt: zone de locuire, de activităţi comerciale, servicii, de transporturi, zone cu destinaţie specială, servicii de utilitate publică, zone de interes cultural, terenuri libere cu potenţial de construire (pe bd. Expoziţiei, bd. Poligrafiei, Băneasa, Otopeni), spaţii verzi şi de agrement.  De-a lungul traseului vor fi parcurse următoarele puncte de interes municipal şi supramunicipal: Aeroportul Henri Coandă, Aeroportul Aurel Vlaicu, Gara Băneasa, Gara Basarab, Gara de Nord. Totodată, vor fi interconectate şi drumurile naţionale şi europene corespunzatoare: DN1/E60 (din partea de nord), Centura Bucureşti, precum şi cu DN1A (spre Buftea şi Târgovişte) – dacă privim extinderea Magistralei 4 spre direcţia nord- vest a oraşului.  Pentru realizarea lucrării de interes naţional *Legătura reţelei de metrou cu Aeroportul Internaţional Henri Coandă* – *Otopeni* *(Magistrala 6. 1 Mai – Otopeni)* este necesară exproprierea unor imobile proprietate privată (persoane fizice şi juridice) cât şi transferarea unor suprafeţe de teren/construcţii din domeniul statului/domeniul public al unităţilor administrativ – teritoriale, în conformitate cu prevederile *Legii nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes naţional, judeţean şi local*, cu modificările şi completările ulterioare şi a *Hotărârii Guvernului nr. 53/2011 de aprobare a Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 255/2010.*  Suprafaţa totală afectată de coridorul de expropriere/transfer este de 225.903 mp, din care:   * + Domeniul public al statului – 167.920 mp     - Proprietăţi private: 57.983 mp   Pe amplasamentul lucrării a fost identificat un monument istoric, „ULTIMUL STRĂJER AL CAPITALEI”, situat în zona viitoarei staţii de metrou Aeroport Băneasa. Intervenţiile asupra acestui monument istoric se vor executa cu respectarea prevederilor Legii nr. 422/2001, republicată, privind protejarea monumentelor istorice [în special art.10 alin.(3), art. 11 şi art. 55 alin. (1) lit. a), e), f)].  Exproprierea imobilelor cu destinaţia de locuinţe se va efectua cu respectarea *Legii nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes naţional, judeţean şi local*, cu modificările şi completările ulterioare, a *Hotărârii Guvernului nr. 53/2011 de aprobare a Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 255/2010, precum şi a Legii nr. 33/1994* privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, republicată*.*  Pentru realizarea Proiectului *Legătura reţelei de metrou cu Aeroportul Internaţional Henri Coandă* – *Otopeni* *(Magistrala 6. 1 Mai – Otopeni)*  s-a stabilit un traseu executat integral în subteran.  Indicatorii tehnici revizuiţi:   * Lungimea totală 14,2 km, * Staţii 12 buc, * Capacitate maximă de transport 50.000 călători/(oră şi sens), * Viteza comercială 36 km/h.   Oportunitatea realizării investiţiei este stabilită în conformitate cu planurile generale de dezvoltare ale sistemului de transport public al oraşului Bucureşti, respectiv ale oraşului Otopeni, propusă şi justificată în planurile generale, studiile de transport şi strategiile de dezvoltare din ultimii ani şi este pusă în evidenţă în condiţiile în care coridorul de transport propus pentru *Legătura reţelei de metrou cu Aeroportul Internaţional Henri Coandă* – *Otopeni* *(Magistrala 6. 1 Mai – Otopeni)* se apropie rapid de pragul saturaţiei şi nicio altă soluţie alternativă nu va rezolva problema pe termen mediu şi lung.  S-au obţinut următoarele avize:  - CTE METROREX nr. M.08.02/78/29.01.2016  - CTE Ministerul Transporturilor Nr. 16/25 din 02.03.2016  - Consiliul Interministerial nr. 1/26 aprilie 2016 |
| 2.Schimbări preconizate | Având în vedere necesitatea creşterii gradului de acoperire al reţelei de metrou se impune continuarea extinderii acesteia pentru acoperirea solicitării de transport tot mai mari, coroborat cu reducerea aglomerărilor din noduri esenţiale ale traficului de suprafaţă prin dirijarea spre transportul subteran a publicului călător din Bucureşti şi suburbiile acestuia.  De asemenea, privind îmbunătăţirea traficului prin transport public, Proiectul *Legătura reţelei de metrou cu Aeroportul Internaţional Henri Coandă* – *Otopeni* *(Magistrala 6. 1 Mai – Otopeni)*  va aduce beneficii pentru întregul teritoriu al oraşului Bucureşti şi al localităţii Otopeni.  Extinderea reţelei de metrou va avea efecte benefice în sistemul de transport public, cu efecte pozitive asupra traficului de suprafaţă şi asupra calităţii mediului.  Datorită modificărilor intervenite în studiul de fezabilitate precum şi faţă de cerinţele impuse de *Legea nr. 255/2010* *privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes naţional, judeţean şi local*, cu modificările şi completările ulterioare şi a *Hotărârii Guvernului nr. 53/2011 de aprobare a Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 255/2010,* este necesar a fi schimbate şi completate următoarele:   * Indicatorii tehnico-economici ai obiectivului; * Amplasamentul lucrării de utilitate publică; * Finanţarea obiectivului de investiţii; * Completarea hotărârii de guvern cu elementele necesare conform *Legii nr. 255/2010* *privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes naţional, judeţean şi local,* astfel cum sunt prevăzute la art. 3, 4, 5, 6 şi 7 din proiectul de hotărâre de guvern.   Totodată, modificarea traseului iniţial al obiectivului de investiţii, impune completarea titlului hotărârii de guvern cu sintagma ”Magistrala 6. 1 Mai-Otopeni”. |
| 3.Alte informaţii | Populaţia care va beneficia în mod direct s-a estimat la cca. 100.000 persoane zilnic care vor fi pasageri ai noii linii de metrou la punerea în funcțiune (estimare 2021) şi aproximativ 190.000 peste 15 ani de la punerea în funcțiune (estimare 2035).  Este necesară realizarea acestui obiectiv de investiţii având în vedere şi faptul că transportul public cu metroul în Bucureşti reprezintă un puternic factor de stabilitate socială şi economică.  Finanţarea obiectivului de investiţii se face din acordul de împrumut nr. ROM-P5 încheiat între Guvernul României şi Agenţia Japoneză pentru Cooperare Internaţională (JICA), asigurat conform prevederilor Ordonanţei de Urgenţă a Guvernului nr. 64/2007 privind datoria publică, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr. 109/2008, cu modificările ulterioare, din fonduri externe nerambursabile alocate de Comisia Europeană prin Programul Operaţional Infrastructură Mare (POIM) 2014 - 2020, de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Transporturilor în limita sumelor aprobate anual cu această destinaţie, conform programelor de investiţii publice aprobate potrivit legii, precum şi din alte surse legal constituite.  În PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ BUCUREȘTI-ILFOV**,** document în curs de aprobare, *Legătura reţelei de metrou cu Aeroportul Internaţional Henri Coandă* – *Otopeni* *(Magistrala 6. 1 Mai – Otopeni)*, în soluția optimă cu 12 stații, este inclus ca proiect prioritar pentru co-finanțare JICA - Fonduri Europene Nerambursabile - buget de stat.  În PROGRAMUL OPERAȚIONAL INFRASTRUCTURĂ MARE (POIM) proiectul *Legătura reţelei de metrou cu Aeroportul Internaţional Henri Coandă* – *Otopeni* *(Magistrala 6. 1 Mai – Otopeni)* este inclus cu posibilitatea de finanțare din fonduri europene în perioada 2014-2020 conform prioritizărilor Planului de Mobilitate Urbană București – Ilfov, document în curs de aprobare. În Portofoliul de Proiecte publicat de Ministerul Fondurilor Europene în ianuarie 2016, proiectul *Legătura reţelei de metrou cu Aeroportul Internaţional Henri Coandă* – *Otopeni* *(Magistrala 6. 1 Mai – Otopeni)*este inclus pentru finanțare din POIM. |

#### Secţiunea a 3-a

Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

|  |  |
| --- | --- |
| 1. Impactul macroeconomic | Zona este într-o puternică dezvoltare urbanistică, necesităţile de asigurare a transportului public fiind într-o continuă creştere. Se va asigura un mijloc de transport public eficient în a prelua cererea de transport.  Realizarea proiectului va conduce România în direcţia reducerii traficului rutier într-o zonă cu trafic intens, contribuind astfel la obiectivele Cărţii Albe în transportul urban, ca până în 2030, să aibă loc o reducere cu 50% a automobilelor cu combustibil convenţional şi eliminarea lor treptată în oraşe până în 2050. Prin asigurarea transferului traficului de suprafaţă în subteran, Proiectul aduce România mai aproape de obiectivul „zero decese” în transportul rutier până în 2050. În această perspectivă, obiectivul UE este acela de a reduce la jumătate numărul deceselor în trafic până în 2020.  De asemenea obiectivele proiectului sunt în deplină concordanţă cu premisele de dezvoltare durabilă a zonei Ilfov. În prezent, zona Ilfov are alternative limitate la transportul cu autoturismul personal, reprezentând servicii de transport în comun insuficiente şi/sau deficienţe ale infrastructurii relevante pentru alte mijloce (biciclete, metrou etc.).  În acest context, Strategia Orizont 2020 a judeţului Ilfov include ca obiectiv specific realizarea conexiunii de metrou a Bucureştiului cu Aeroportul Internaţional Henri Coandă – Otopeni. |
| 1^1 Impactul asupra mediului şi domeniul ajutoarelor de stat concurenţial | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 2. Impactul asupra mediului de afaceri | Facilitarea accesului rapid la/şi de la locurile de muncă din sectorul de producţie, servicii, bănci, centre comerciale, centre rezidenţiale etc, pentru toate categoriile de populaţie. |
| 3. Impactul social | Reducerea timpilor de deplasare pentru utilizatori.  Creşterea siguranţei utilizatorilor.  Economii rezultate din întreţinerea drumurilor.  Reducerea numărului de accidente rutiere.  Reducerea timpilor de deplasare pentru utilizatori.  Integrarea mijloacelor de transport public de călători prin realizarea de legături intermodale cu celelalte mijloace de transport public.  Creşterea cantitativă şi calitativă a gradului de transport public şi a confortului publicului călător în oraş. |
| 4. Impactul asupra mediului | Reducerea consumului de energie electrică  Reducerea emisiilor de dioxid de carbon prin reducerea consumului de combustibili fosili la transportul auto de suprafaţă.  Reducerea substanţială a nivelelor de zgomot stradal prin scăderea numărului de vehicule de transport publice şi private.  Descongestionarea traficului în Bucureşti şi judeţul Ilfov. |
| 5. Alte informaţii | Încurajarea folosirii transportului public.  Reducerea stresului. |

**Secţiunea a 4-a**

**Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât şi 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 |
| 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) contribuţii de asigurări | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect | | | | | |
| 2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/ minus, din care:  a) buget de stat, din acesta:  (i) cheltuieli de personal  (ii) bunuri şi servicii  b) bugete locale:  (i) cheltuieli de personal  (ii) bunuri şi servicii  c) bugetul asigurărilor sociale de stat:  (i) cheltuieli de personal  (ii) bunuri şi servicii | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect | | | | | |
| 3. Impact financiar, plus/ minus, din care:   1. buget de stat 2. bugete locale | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect | | | | | |
| 4. Propuneri pentru acoperirea creşterii cheltuielilor bugetare | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect | | | | | |
| 5. Propuneri pentru a compensa scăderea veniturilor bugetare | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect | | | | | |
| 6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor şi/sau cheltuielilor bugetare | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect | | | | | |
| 7. Alte informaţii | Finanţarea obiectivului de investiţii se face din acordul de împrumut nr. ROM-P5 încheiat între Guvernul României şi Agenţia Japoneză pentru Cooperare Internaţională (JICA), asigurat conform prevederilor Ordonanţei de Urgenţă a Guvernului nr. 64/2007 privind datoria publică, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr. 109/2008, cu modificările ulterioare, din fonduri externe nerambursabile alocate de Comisia Europeană prin Programul Operaţional Infrastructură Mare (POIM) 2014 - 2020, de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Transporturilor în limita sumelor aprobate anual cu această destinaţie, conform programelor de investiţii publice aprobate potrivit legii, precum şi din alte surse legal constituite.  În PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ BUCUREȘTI-ILFOV**,**document în curs de aprobare*, Legătura reţelei de metrou cu Aeroportul Internaţional Henri Coandă* – *Otopeni* *(Magistrala 6. 1 Mai – Otopeni)*, în soluția optimă cu 12 stații, este inclus ca proiect prioritar pentru co-finanțare JICA – Fonduri Europene Nerambursabile – buget de stat. | | | | | |

Secţiunea a 5-a

Efectele proiectului de act normativ asupra legislaţiei în vigoare

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1. Proiecte de acte normative suplimentare.  - acte normative care se modifică ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ; | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect | |
| 1 1 Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislaţia îndomeniul achizițiilor publice | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect | |
| 2. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislaţia comunitară în materie | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect | |
| 3. Decizii ale Curţii Europene de Justiţie şi alte documente | Proiectul de act normativ respectă instrumentele politicii comunitare referitoare la transporturile de călători (anexa B a Cărţii Verzi a Uniunii Europene) | |
| 4. Evaluarea conformităţii | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect | |
| Denumirea actului sau documentului comunitar, numărul, data adoptării şi data publicării | Gradul de conformitate  (se conformează/ nu se conformează) | Comentarii |
| 5. Alte acte normative şi/sau documente internaţionale din care decurg angajamente | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect | |
| 6. Alte informaţii | Nu au fost identificate. | |

**Secţiunea a 6-a**

**Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 1. Informaţii privind procesul de consultare cu organizaţii neguvernamentale, institute de cercetare şi alte organisme implicate | Menţionăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 alin. (4) 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 Hotărărea de Guvern nr. 561 / 2009 cu modificările şi completările ulterioare.  În ceea ce priveşte transparenţa decizională, această cerintă a fost îndeplinită şi prin publicarea pe site-ul Ministerului Transporturilor. |
| 2. Fundamentarea alegerii organizaţiilor cu care a avut loc consultarea, precum şi a modului în care activitatea acestor organizaţii este legată de obiectul proiectului de act normativ | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 3. Consultările organizate cu autorităţile administraţiei publice locale, în situaţia în care proiectul de act normativ are ca obiect activităţi ale acestor autorităţi, în condiţiile Hotărârii de Guvern nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităţilor administraţiei publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 4. Consultările desfăşurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente | S-a obţinut Avizul Consiliul Interministerial nr.1/26.04.2016 |
| 5. Informaţii privind avizarea de către:   1. Consiliul Legislativ 2. Consiliul Suprem de Apărare a Ţarii 3. Consiliul Economic şi Social 4. Consiliul Concurenţei 5. Curtea de Conturi | Proiectul de act normativ a fost avizat de Consiliul Legislativ. Proiectul de act normativ nu necesită aviz de la Consiliul Suprem de Apărare a Ţării, Consiliul Economic şi Social, Consiliul Concurenţei, Curtea de Conturi. |
| 6. Alte informaţii | Nu au fost identificate. |

**Secţiunea a 7-a**

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

**Normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 1. Informarea societăţii civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ | Menţionăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 alin. (4) 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 Hotărărea de Guvern nr. 561 / 2009 cu modificările şi completările ulterioare. |
| 2. Informarea societăţii civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum şi efectele asupra sănătăţii şi securităţii cetăţenilor sau diversităţii biologice | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 3. Alte informaţii | Nu au fost identificate |

**Secţiunea a 8-a**

#### Măsuri de implementare

|  |  |
| --- | --- |
| 1. Măsuri de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autorităţile administraţiei publice centrale şi/ sau locale – înfiinţarea unor noi organisme sau extinderea competenţelor instituţiilor existente |  |
| 2. Alte informaţii | Nu au fost identificate |

Având în vedere cele de mai sus am elaborat prezentul proiect de act normativ pe care îl supunem aprobării.

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR**

**PETRU SORIN BUȘE**

**AVIZĂM FAVORABIL:**

**VICEPRIM-MINISTRU**

**MINISTRUL FINANŢELOR MINISTRUL DEZVOLTĂRII REGIONALE PUBLICE ŞI ADMINISTRAŢIEI PUBLICE**

**ANCA DANA DRAGU VASILE DÎNCU**

**MINISTRUL FONDURILOR MINISTRUL JUSTIŢIEI**

**EUROPENE**

**CRISTIAN GHINEA RALUCA ALEXANDRA PRUNĂ**

**SECRETAR DE STAT**

**Ion TROCARU**

**SECRETAR GENERAL**

**George Dionisie MIHAI**

**DIRECŢIA JURIDICĂ**

**DIRECTOR**

**Anişoara CORNILĂ**

**DIRECŢIA ECONOMICĂ**

**DIRECTOR**

**Petre NEACŞA**

**DIRECŢIA GENERALĂ MANAGEMENT ŞI STRATEGIE**

**DIRECTOR GENERAL**

**Marin STANCU**

**DIRECŢIA INVESTIŢII, INFRASTRUCTURĂ**

**ŞI REGLEMENTĂRI TEHNICE**

**DIRECTOR**

**Mariana IONIŢĂ**

**DIRECŢIA TRANSPORT FEROVIAR**

**DIRECTOR**

**Cristina MILITARU**

**METROREX S.A.**

**DIRECTOR GENERAL**

**Marin ALDEA**

**DIRECTOR ECONOMIC**

**Angela LEANCĂ**

**DIRECTOR JURIDIC**

**Sorin CRISTEA**

**DIRECTOR INVESTIŢII**

**ŞI ACHIZIŢII PUBLICE**

**Constantin MUSTĂŢEA**

**ŞEF SERVICIU PROGRAME DOCUMENTAŢII**

**TEHNICE ŞI AVIZE CTE**

**Ion ION**

proiectul de HOTĂRÂRE a GUVERNULUI privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. HG 1030/2009, **pentru Aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiţii "Legătura reţelei de metrou cu Aeroportul Internaţional Henri Coandă – Otopeni**

**(Magistrala 6. 1 Mai – Otopeni)"**