**EXPUNERE DE MOTIVE**

**Secțiunea 1**

**Titlul proiectului de act normativ**

|  |
| --- |
| **Proiect de lege pentru modificarea şi completarea Ordonanţei Guvernului nr. 64/1999 pentru aprobarea Programului strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Aeroportul Internaţional Henri Coandă - Bucureşti** |

**Secțiunea a 2-a**

**Motivul emiterii actului normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| **1. Descrierea situaţiei actuale** | Aeroportul Internaţional Henri Coandă Bucureşti (AIHCB) a cunoscut o permanentă dezvoltare, trecând prin etape succesive de modernizare, de la aeroportul militar construit de armata germană în anul 1940, devenind primul aeroport internaţional dat în funcţiune în anul 1969 şi ajungând unul dintre cele mai frumoase şi funcţionale aeroporturi internaţionale din Estul Europei, aeroportul anului 1999.  Pentru realizarea unei infrastructuri aeroportuare care să asigure procesarea traficului de pasageri şi cargo în condiţii de calitate şi siguranţă, prin Ordonanţa Guvernului nr. 64/1999, aprobată prin Legea nr. 220/2002, cu modificările şi completările ulterioare, s-a aprobat *Programul strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Aeroportul Internaţional Henri Coandă – Bucureşti* (Programul strategic).  Ulterior, în urma intrării în vigoare a Hotărârii Guvernului nr. 1208/2009 privind înfiinţarea Companiei Naţionale "Aeroporturi Bucureşti" - S.A. prin fuziunea Companiei Naţionale "Aeroportul Internaţional Henri Coandă - Bucureşti" - S.A. (AIHCB) cu Societatea Naţională "Aeroportul Internaţional Bucureşti Băneasa - Aurel Vlaicu" - S.A. (AIBB-AV), titularul programului strategic a devenit Compania Naţională „Aeroporturi Bucureşti” S.A (CNAB).  CNAB funcționează sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii  (MTI).  Conform **Anexei nr.1¹** la OG nr. 64/1999, programul strategic se desfăşoară în 3 etape principale, cu următorul calendar de implementare:  ***Etapa I  1 martie 2007-1 septembrie 2012***  *Aprobarea Planului urbanistic zonal*  ***Etapa a II-a  1 martie 2007-31 decembrie 2020***  *Desfăşurarea activităţilor premergătoare realizării Programului strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare:*  ***II.1.*** *Elaborarea şi aprobarea studiilor de fezabilitate;*  ***II.2.*** *Elaborarea şi avizarea documentaţiilor tehnico-economice pentru studiile de fezabilitate aprobate;*  ***II.3.*** *Achiziţionarea terenurilor necesare realizării obiectivului de investiţii aprobat şi scoaterea acestora din circuitul agricol, dacă este cazul;*  ***II.4.*** *Obţinerea avizelor, acordurilor şi autorizaţiilor necesare în vederea demarării lucrărilor.*  ***Etapa a III-a  1 ianuarie 2014- 2022***  *Realizarea lucrărilor din cadrul Programului strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare:*  ***III.1.*** *Dezvoltarea infrastructurilor de transport terestru în vederea asigurării accesului în zona de est a Aeroportului Internaţional Henri Coandă - Bucureşti;*  ***III.2.*** *Dezvoltarea infrastructurii aeroportuare necesare prelucrării traficului de pasageri prin realizarea unui nou terminal şi a sistemului de căi de rulare şi platforme necesar;*  ***III.3.*** *Dezvoltarea infrastructurii aeroportuare necesare prelucrării traficului de mărfuri şi poştă prin realizarea unei platforme multimodale cargo; Realizarea unui parc tehnologic high tech pentru dezvoltarea activităţilor conexe transportului aerian.*  Stadiul actual şi acţiunile viitoare pot fi prezentate, sintetic, astfel:  Până în prezent a fost implementată Etapa I, inițiată și parțial implementată Etapa II, după cum urmează:  **Etapa I - Aprobarea Planului urbanistic zonal (implementatǎ)**  CNAB a coordonat derularea acestei etape începând cu anul 2007. Elaborarea planului urbanistic zonal a depăşit sfera de activitate a companiei aeroportuare, atât prin faptul că suprafaţa de studiu a PUZ (conform specificaţiilor Consiliului Judeţean Ilfov) a însemnat un perimetru geografic mult mai mare decât zona aeroportuară, cât şi prin reglementările obligatorii a fi definite pentru această suprafaţă, care au identificat o multitudine de părţi implicate. De asemenea, o perioadă foarte mare de timp, PUZ-ul s-a aflat în imposibilitatea finalizării din cauza lipsei de corelare între programele de extindere ale AIHCB şi dezvoltările infrastructurilor de transport rutier, metrou şi feroviar. Totodată, conform Certificatului de urbanism nr. 181/115 din 14.04.2009 a trebuit obţinut un număr de 19 avize de la diverse instituţii şi autorităţi.  Etapa de întocmire şi avizare a planului urbanistic zonal s-a dovedit a fi o etapă laborioasă, astfel încât toate etapele parcurse au consumat un interval de timp peste cel alocat prin legislaţia programului strategic.  Planul Urbanistic Zonal a fost avizat favorabil de Consiliul Judeţean Ilfov în 13.05.2014, a fost aprobat în 11.06.2014 de Primăria Comunei Tunari şi în 27.06.2014 de Consiliul Local al Oraşului Otopeni. **PUZ-ul aprobat a fost recepţionat de către CNAB în 09.10.2014.**  **Etapa II.1 - Elaborarea şi aprobarea studiilor de fezabilitate (implementatǎ)**  În perioada 2008 - 2010 s-au desfăşurat activităţile aferente contractului de prestări de servicii nr. 198/C/31.07.2008, ce a avut ca obiect elaborarea studiului de fezabilitate (SF) şi a planului de afaceri (PA) pentru Programul strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la AIHCB (PSDIA AIHCB). Asocierea S.C. Roland Berger Strategy Consultants S.R.L. – Hochtief Airport GMBH a avut calitatea de Prestator în cadrul acestui contract. Studiul de fezabilitate a fost recepţionat de CNAB şi avizat în şedinţa Consiliului Tehnico-Economic (CTE) al CNAB din 19.03.2010.  Având în vedere valoarea investițiilor identificate în documentație, conform prevederilor legale, studiul de fezabilitate trebuie aprobat în Consiliul Tehnico-Economic al Ministerului Transporturilor / Consiliul Interministerial de Avizare Lucrări Publice de Interes Național și Locuințe, ulterior indicatorii tehnico-economici urmând a fi aprobați prin Hotărâre de Guvern.  Astfel, în perioada următoare recepţiei în 2010 a SF-ului, au fost demarate acţiunile de avizare a documentaţiei însă, în lipsa PUZ-ului aprobat, demersul nu a putut fi finalizat.  Ulterior aprobării PUZ-ului, reprezentanţii CNAB au reluat demersul de avizare al studiului de fezabilitate, astfel încât **în data de 23.01.2018, studiul a fost avizat în Consiliul Tehnico – Economic al Ministerului Transporturilor cu avizul nr. 1/10 din 23.01.2018 și în Consiliul Interministerial de Avizare Lucrări Publice de Interes Național și Locuințe cu avizul nr. 8/29.05.2018.**  Indicatorii tehnico-economici aferenţi studiului de fezabilitate au fost aprobaţi prin **Hotărârea de Guvern nr. 655/2018** pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiţii de interes naţional şi utilitate publică "Programul strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Aeroportul Internaţional Henri Coandă - Bucureşti".  În paralel cu demersul de avizare a studiului de fezabilitate, au avut loc discuții preliminare cu potențiali finanțatori ai Programului strategic, respectiv Banca Europeană de Investiții (BEI) și Banca Europeană de Reconstrucție și Dezvoltare (BERD). Cele două entități au analizat studiul de fezabilitate și planul de afaceri și au validat oportunitatea realizării Programului strategic și potențialul de dezvoltare pe care acesta îl va genera.  **Etapa II.2 - Elaborarea și avizarea documentațiilor tehnico – economice pentru studiile de fezabilitate aprobate (implementatǎ)**  Conform prevederilor *O.G. nr. 64/1999 pentru aprobarea Programului strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Aeroportul Internațional București - Otopeni*, obiectivele incluse în Programul strategic sunt de utilitate publică. Terenurile cuprinse în perimetrul de dezvoltare, necesare pentru realizarea Programului strategic, vor fi supuse procedurii de expropriere, în conformitate cu prevederile *Legii nr. 255/2010, privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean, local.*  CNAB a inițiat și finalizat demersurile necesare elaborării documentației de expropriere, în conformitate cu prevederile *Legii nr. 255/2010*, iar prin **Hotărârea de Guvern nr. 799/2019** s-a aprobat declanşarea procedurilor de expropriere a imobilelor proprietate privată care constituie coridorul de expropriere situat pe amplasamentul lucrării de utilitate publică de interes naţional privind obiectivul de investiţii "Programul strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Aeroportul Internaţional Henri Coandă - Bucureşti".  **Etapa II.3 - Achiziţionarea terenurilor necesare realizării obiectivului de investiţii aprobat şi scoaterea acestora din circuitul agricol, dacă este cazul (implementată)**  Pe parcursul anului 2020, Compania Națională Aeroporturi București a derulat formalitățile aferente procedurii de expropriere pentru cauză publică, conform Legii 255/2010, astfel:   * în conformitate cu prevederile art. 8 din Legea nr. 255/2010, au fost transmise NOTIFICĂRILE de expropriere, cu confirmare de primire proprietarilor prevăzuți în Anexa nr. 2 a H.G. nr. 799/2019, la adresele preluate de la unitatea administrativ teritorială unde se afla terenurile expropriate (UAT Otopeni/UAT Tunari); * Notificările scrise au fost puse la poștă cu confirmare de primire în perioada 24.02.2020 – 28.02.2020 iar conform evidențelor primite privind data punerii la poștă a Notificărilor, acestea au plecat din Poșta Română - punct de lucru în Terminalul Aeroportului Otopeni, în perioada 25 februarie – 4 martie; * au fost afișate Anexele HG la primării și pe web site-ul CNAB și au fost notificați titularii, inclusiv prin afișarea la sediul Consiliilor locale a notificărilor, în cazul titularilor cu domiciliul necunoscut/neidentificați; * în data de 31.03.2020, a fost emisă **Decizia de expropriere nr. 198** a imobilelor care constituie coridorul de expropriere; * a fost consemnată suma de 358.212 mii lei, reprezentând valoarea despăgubirilor imobilelor care constituie coridorul de expropriere situat pe amplasamentul lucrării de utilitate publică de interes național privind obiectivul de investiții "Programul strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Aeroportul Internațional Henri Coandă - București"; * **A fost intabulat dreptul de proprietate publică pe numele Statului Român** – MTI prin CNAB, pentru terenurile ce fac parte din Coridorul de Expropriere aprobat prin HG 799/2019. * Au fost solicitate sistarea cărţilor funciare ce se suprapun în totalitate cu coridorul de expropriere şi au fost analizate de către comisii înscrisurile primite; * În urma primirii sistărilor cărţilor funciare de la OCPI Ilfov se vor întruni comisiile pentru emiterea hotărârilor şi proceselor verbale în vederea despăgubirii proprietarilor; * A fost virată în trezoreria CNAB întreaga sumă pentru plata despăgubirilor, în valoare de 358.212 mii lei, aprobată prin Ordin al Ministrului Transporturilor nr. 1046/16.07.2019.   Prin urmare, având în vedere că, pentru terenurile care fac parte din coridorul de expropriere, a fost intabulat dreptul de proprietate publică pe numele Statului Român – MTI, CNAB a reuşit realizarea etapei II.3 din OG 64/1999 cu încadrarea în termenul în vigoare, respectiv 31 decembrie 2020.  **Etapa** **II.4. - Obţinerea avizelor, acordurilor şi autorizaţiilor necesare în vederea demarării lucrărilor -** cu termen de finalizare 31 decembrie 2020  Deoarece etapa obţinerii avizelor, acordurilor şi autorizaţiilor necesare demarării lucrărilor reprezintă o etapă specifică realizării proiectului, iar Etapa a II-a cuprinde activităţile premergătoare realizării programului strategic, **CNAB consideră că este necesară modificarea calendarului de implementare prin mutarea subetapei II.4. în cadrul Etapei a III-a a proiectului, respectiv cea a realizării lucrărilor.**  **Etapa a III-a. Realizarea lucrărilor din cadrul Programului strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare**  Realizarea obiectivelor Programului strategic va fi o acţiune extrem de complexă, iar finanţarea lucrărilor presupune un efort financiar foarte mare. În acest sens, au fost organizate întâlniri cu organisme financiare internaționale (BERD, BEI), bănci comerciale și companii de consultanță, cu scopul de a pregăti modalitatea optimă de finanțare și implementare a proiectului.  În acelaşi timp, CNAB îşi propune să continue direcţionarea unor importante resurse financiare şi umane în vederea implementării unor investiţii necesare pentru creşterea nivelului de siguranţă în operarea traficului aerian intern şi internaţional şi conformarea cu prevederile reglementărilor UE. Între obiectivele stabilite pentru execuţie în perioada următoare figurează lucrări pentru modernizarea suprafeţelor de mişcare în vederea conformării cu prevederile Regulamentului UE nr.139/2014 şi creşterii capacităţii de procesare a aeronavelor, programe privind ridicarea nivelului de securitate (sistem perimetral de securitate, echipamente control securitate, echipamente detectare explozivi, modernizare si extindere sistem TVCI de recunoaştere facială şi video analiză inteligentă), modernizarea sistemului de benzi bagaje, proiecte energetice şi cu impact în reducerea amprentei de carbon (staţie epurare ape uzate la AIHCB, reabilitare şi reorganizare reţele termice exterioare, lucrări de explorare pentru apa geotermală şi de protecţie a mediului în perimetrul AIHCB, înlocuirea iluminatului exterior cu lampi LED). Astfel, AIHCB va fi dotat cu infrastructură, instalaţii şi echipamente la standarde internaţionale, având posibilitatea prestării unor servicii aeroportuare complete în deplină siguranţă şi la un înalt nivel calitativ.  Ȋn prezent atât România cât întreaga lume se confruntǎ cu pandemia COVID19 ce a generat un impact negativ istoric asupra industriei aviatice la nivel global. Compania Naționalǎ Aeroporturi București a resimţit puternic efectele pandemiei și ale restricţiilor impuse, astfel încât traficul înregistrat pe parcursul anului 2020 a fost de 4,5 milioane pasageri, în comparație cu anul 2019, când aeroportul a procesat puțin sub 15 milioane pasageri, o scădere de 70%.  Având în vedere nivelul de incertitudine generat de pandemia COVID19, care încă nu s-a finalizat, precum şi planul de investiţii CNAB necesar a fi realizat în vederea asigurării unei infrastructuri aeroportuare sigure şi conforme cu standardele UE, anticipăm o îngreunare a demersului de atragere a finanțării proiectului în următoarea perioadă, cel puţin până la revenirea traficului aerian la valori similare cu cele specifice perioadei dinaintea crizei pandemice şi revenirea, în consecinţă, a indicatorilor financiari ai companiei. De asemenea, luăm în calcul şi o posibilă restrângere a grupei de investitori capabili să finanțeze proiectul.  Implementarea etapei a III-a a programului de investiţii, în sensul realizării lucrărilor, în perioada imediat următoare nu poate fi realizată în lipsa fondurilor necesare, iar situaţia financiară curentă a companiei precum şi previziunile pe termen scurt-mediu nu permit finanţarea din fonduri proprii şi nici atragerea de fonduri împrumutate mai devreme de orizontul anului 2024, fără să apară riscul supraîndatorării.  Conform Studiului de fezabilitate aferent PSDIA, realizarea lucrărilor implică o durată de aproximativ 3 ani astfel încât, dacă considerăm anul 2025 ca an de referinţă pentru contractarea fondurilor şi apoi începerea lucrărilor atunci estimăm ca termen de finalizare a etapei a III-a, anul 2028, luând în calcul şi perioada de teste şi pregătiri necesare pentru operaţionalizarea noii infrastructuri.  Având în vedere:  • Efectul cumulativ generat de întârzierile înregistrate în realizarea etapelor anterioare  • Criza pandemică şi efectele acesteia asupra industriei aviatice la nivel mondial  • Necesitatea obţinerii finanţării necesare pentru implementarea programului de investiţii  • Riscurile demarării unor litigii de către proprietarii terenurilor expropriate cu posibilitatea retrocedării terenurilor  **CNAB a solicitat actualizarea calendarului de implementare a Programului strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la AIHCB, prevăzut în Ordonanţa de Guvern nr. 64/1999 cu modificările și completările ulterioare, în sensul decalării cu șase ani, începând de la următoarea etapă de desfășurare, respectiv etapa a III-a.** |
| 11. In cazul proiectelor de acte normative care transpun legislaţie comunitară sau creează cadrul pentru aplicarea directă a acesteia | Nu este cazul. |
| 2. Schimbări preconizate | Prin prezentul act normativ, se propune **modificarea calendarului de implementare prin mutarea subetapei II.4. în cadrul Etapei a III-a a proiectului, respectiv cea a realizării lucrărilor, și actualizarea calendarului de implementare a Programului strategic prevăzut în Anexa nr.1¹ la Ordonanţa Guvernului nr.64/1999 prin decalarea cu 6 ani a următoarei etape principale (Etapa a III-a),** ceea ce va asigura evitarea unui blocaj în dezvoltarea pe termen lung a AIHCB, infrastructură aeroportuară publică de interes naţional, dezvoltare care se va baza pe un calendar corect şi justificat în condiţiile socio-economice actuale.  Prin actualizarea etapelor de realizare a Programului Strategic se vor crea premisele pentru corelarea acestuia cu implementarea obiectivelor de investiții în infrastructura rutieră prin care se va realiza conectarea aeroportului la rețeaua de autostrăzi.  Realizarea lucrărilor propuse conferă siguranță în exploatare a infrastructurii aeroportuare precum și conformarea cu cerințele Regulamentului (UE) nr. 139/2014 AL COMISIEI din 12 februarie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la aerodromuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului. |
| 3. Alte informaţii | Guvernul României a adoptat, prin HG nr. 666/2016, Master Planul General de Transport al României, document strategic de dezvoltare a infrastructurii de transport și de planificare a investițiilor majore, document ce are ca orizont de timp anul 2030 și care include obiective de investiții ale Programului Strategic.  În conformitate cu prevederile art. 42 alin. (1) lit. a) din *Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice*, *cu modificările și completările ulterioare,* obiectivele/proiectele de investiții noi, care se finanțează potrivit legii din fonduri publice, se aprobă de către Guvern pentru valori mai mari de 30 milioane lei. Prin urmare proiectul a fost aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 655/2018 pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiţii de interes naţional şi utilitate publică "Programul strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Aeroportul Internaţional Henri Coandă - Bucureşti"  Prin Hotărârea de Guvern nr. 799/2019 privind declanşarea procedurilor de expropriere a imobilelor proprietate privată care constituie coridorul de expropriere situat pe amplasamentul lucrării de utilitate publică de interes naţional privind obiectivul de investiţii "Programul strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Aeroportul Internaţional Henri Coandă - Bucureşti", a fost aprobată exproprierea terenurilor din perimetrul de dezvoltare și sumele individuale estimate de către expropriator, aferente despăgubirilor pentru imobilele proprietate privată care constituie coridorul de expropriere, în valoare totală de 358.212 mii lei.  Valoarea obiectivului de investiții de interes național și utilitate publică „Programul strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Aeroportul Internațional Henri Coandă-București” este 4.778.264 mii lei, inclusiv TVA, echivalentul a 1.024.763 mii Euro (la cursul BNR din 29 octombrie 2018, 1 euro = 4,6628 lei) și a fost actualizat prin Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 1046/16.07.2019 și include valoarea terenurilor din perimetrul de dezvoltare. |

**Secțiunea a 3-a**

**Impactul socio-economic al proiectului de act normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 1. Impactul macroeconomic | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 11 Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 2. Impactul asupra mediului de afaceri | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 21 Impactul asupra sarcinilor administrative | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 22 Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 3. Impactul social | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 4. Impactul asupra mediului | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 5. Alte informaţii | 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)**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| - 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 |  |  |  |  |  |  |
| 2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care: | Proiectul de act normativ nu are impact asupra bugetului general consolidat. | | | | | |
| a) bugetul 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 |  |  |  |  |  |  |
| 3. Impact financiar, plus/minus, din care: |  |  |  |  |  |  |
| a) bugetul de stat |  |  |  |  |  |  |
| b) bugete locale |  |  |  |  |  |  |
| 4. Propuneri pentru acoperirea creşterii cheltuielilor bugetare |  |  |  |  |  |  |
| 5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare. |  |  |  |  |  |  |
| 6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor cheltuielilor bugetare |  |  |  |  |  |  |
| 7. Alte informații | *Nu au fost identificate.* | | | | | |

**Secțiunea a 5-a**

**Efectele proiectului de act normativ**

**asupra legislației în vigoare**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ:   * 1. acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ;   2. acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziţii. | | a). Nu este cazul.  b). Nu este cazul. |
| 11. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul 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 și alte documente | | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 4. Evaluarea conformității | | Nu este cazul. |
| 5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente | | Nu este cazul. |
| 6. Alte informaţii | Nu au fost identificate. | |

**Secțiunea 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 | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 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 Guvernului 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. |  |
| 5. Informaţii privind avizarea de către:  a) Consiliul Legislativ  b) Consiliul Suprem de Apărare al Ţării  c) Consiliul Economic şi Social  d) Consiliul Concurenţei  e) Curtea de Conturi | 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 este cazul. |

**Secțiunea 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 | Proiectul a îndeplinit procedura prevăzută de Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată.  Proiectul de act normativ a fost publicat pe pagina de web a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 alin. (1) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de acte normative spre adoptare, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2009. |
| 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 | Nu este cazul. |
| 3. Alte informaţii | Nu au fost identificate. |

**Secțiunea a 8-a**

**Măsuri de implementare**

|  |  |
| --- | --- |
| 1. Măsurile 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 | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 2. Alte informaţii | Nu au fost identificate. |

Având în vedere cele de mai sus, a fost elaborat proiectul de **Lege pentru modificarea şi completarea Ordonanţei Guvernului nr. 64/1999 pentru aprobarea Programului strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Aeroportul Internaţional Henri Coandă - Bucureşti** care, în forma prezentată, a fost avizat de ministerele interesate și pe care îl supunem spre aprobare.

**VICEPRIM-MINISTRU, MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII**

**SORIN MIHAI GRINDEANU**

**AVIZĂM:**

**MINISTRUL FINANŢELOR MINISTRUL JUSTIȚIEI**

**ADRIAN CÂCIU MARIAN-CĂTĂLIN PREDOIU**

**SECRETAR GENERAL**

**MARIANA IONIȚĂ**

**SECRETAR GENERAL ADJUNCT**

**ADRIAN DANIEL GĂVRUȚA**

**DIRECȚIA AVIZARE**

**DIRECTOR**

**LAURA ELENA ȚOPA**

**DIRECȚIA ECONOMICĂ**

**LAURA DIANA GÎRLĂ**

**DIRECȚIA GENERALĂ STRATEGIE**

**DIRECTOR GENERAL**

**ROBERT RĂZVAN DOBRE**

**DIRECȚIA TRANSPORT AERIAN**

**DIRECTOR**

**MIHAIL VICTOR IONESCU**

**CONSILIER DTA**

**MIHAELA CLIM**