

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

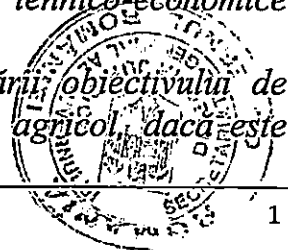
Titlul proiectului de act normativ

Lege privind modificarea anexei nr. 1¹ la Ordonanța Guvernului nr. 64/1999 pentru aprobarea Programului strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Aeroportul Internațional Henri Coandă - București

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea situației actuale	Aeroportul Internațional Henri Coandă București (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 internațional dat în funcțiune în anul 1969 și ajungând unul dintre cele mai frumoase și funcționale aeroporturi internaționale din Estul Europei, aeroportul anului 1999. Pentru realizarea unei infrastructuri aeroportuare care să asigure procesarea traficului de pasageri și cargo în condiții de calitate și siguranță, prin Ordonanța Guvernului nr. 64/1999, aprobată prin Legea nr. 220/2002, cu modificările și completările ulterioare, s-a aprobat <i>Programul strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Aeroportul Internațional Henri Coandă – București</i> (Programul strategic). Ulterior, în urma intrării în vigoare a Hotărârii Guvernului nr. 1208/2009 privind înființarea Companiei Naționale "Aeroporturi București" - S.A. prin fuziunea Companiei Naționale "Aeroportul Internațional Henri Coandă - București" - S.A. (AIHCB) cu Societatea Națională "Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu" - S.A. (AIBB-AV), titularul programului strategic a devenit Compania Națională „Aeroporturi București” S.A (CNAB). CNAB funcționează sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (MTI). Conform Anexei nr.1¹ la OG nr. 64/1999, programul strategic se desfășoară în 3 etape principale, cu următorul calendar de implementare: <i>Etapa I 1 martie 2007-1 septembrie 2012</i> <i>Aprobarea Planului urbanistic zonal</i> <i>Etapa a II-a 1 martie 2007-31 decembrie 2020</i> <i>Desfășurarea activităților premergătoare realizării Programului strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare:</i> <i>II.1. Elaborarea și aprobarea studiilor de fezabilitate;</i> <i>II.2. Elaborarea și avizarea documentațiilor tehnico-economice pentru studiile de fezabilitate aprobate;</i> <i>II.3. Achiziționarea terenurilor necesare realizării obiectivului de investiții aprobat și scoaterea acestora din circuitul agricol, dacă este cazul;</i>
--	---



II.4. Obținerea avizelor, acordurilor și autorizațiilor necesare în vederea demarării lucrărilor.

Etapă 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 Internațional Henri Coandă - București;

III.2. Dezvoltarea infrastructurii aeroportuare necesare prelucrării traficului de pasageri prin realizarea unui nou terminal și a sistemului de căi de rulare și platforme necesar;

III.3. Dezvoltarea infrastructurii aeroportuare necesare prelucrării traficului de mărfuri și poștă prin realizarea unei platforme multimodale cargo; Realizarea unui parc tehnologic high tech pentru dezvoltarea activităților conexe transportului aerian.

Stadiul actual și acțiunile viitoare pot fi prezentate, sintetic, astfel:

Până în prezent a fost implementată Etapa I, inițiată și parțial implementată Etapa II, după cum urmează:

Etapă I - Aprobarea Planului urbanistic zonal (implementată)

CNAB a coordonat derularea acestei etape începând cu anul 2007. Elaborarea planului urbanistic zonal a depășit sfera de activitate a companiei aeroportuare, atât prin faptul că suprafața de studiu a PUZ (conform specificațiilor Consiliului Județean Ilfov) a însemnat un perimetru geografic mult mai mare decât zona aeroportuară, cât și prin reglementările obligatorii a fi definite pentru această suprafață, care au identificat o multitudine de părți 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 și dezvoltările infrastructurilor de transport rutier, metrou și feroviar. Totodată, conform Certificatului de urbanism nr. 181/115 din 14.04.2009 a trebuit obținut un număr de 19 avize de la diverse instituții și autorități.

Etapă de întocmire și 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 legislația programului strategic.

Planul Urbanistic Zonal a fost avizat favorabil de Consiliul Județean Ilfov în 13.05.2014, a fost aprobat în 11.06.2014 de Primăria Comunei Tunari și în 27.06.2014 de Consiliul Local al Orașului Otopeni. **PUZ-ul aprobat a fost recepționat de către CNAB în 09.10.2014.**

Etapă II.1 - Elaborarea și aprobarea studiilor de fezabilitate (implementată)

În perioada 2008 - 2010 s-au desfășurat activitățile aferente contractului de prestări de servicii nr. 198/C/31.07.2008, ce-a avut ca obiect elaborarea studiului de fezabilitate (SF) și 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 recepționat de CNAB și avizat în ședința 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 recepției în 2010 a SF-ului, au fost demarate acțiunile de avizare a documentației însă, în lipsa PUZ-ului aprobat, demersul nu a putut fi finalizat.

Ulterior aprobării PUZ-ului, reprezentanții 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**.

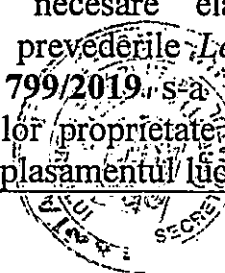
Indicatorii tehnico-economici aferenți studiului de fezabilitate au fost aprobați prin **Hotărârea de Guvern nr. 655/2018** pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții de interes național și utilitate publică "Programul strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Aeroportul Internațional Henri Coandă - București".

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 (implementată)

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 declanșarea procedurilor de expropriere a imobilelor proprietate privată 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".

Etapa II.3 - Achiziționarea terenurilor necesare realizării obiectivului de investiții aprobat și 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 cărților funciare ce se suprapun în totalitate cu coridorul de expropriere și au fost analizate de către comisii înscrisurile primite;

➤ În urma primirii sistărilor cărților funciare de la OCPI Ilfov se vor întruni comisiile pentru emiterea hotărârilor și 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 reușit realizarea etapei II.3 din OG 64/1999 cu încadrarea în termenul în vigoare, respectiv 31 decembrie 2020.



Etapa II.4. - Obținerea avizelor, acordurilor și autorizațiilor necesare în vederea demarării lucrărilor - cu termen de finalizare 31 decembrie 2020

Deoarece etapa obținerii avizelor, acordurilor și autorizațiilor necesare demarării lucrărilor reprezintă o etapă specifică realizării proiectului, iar Etapa a II-a cuprinde activitățile 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 acțiune extrem de complexă, iar finanțarea 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 același timp, CNAB își propune să continue direcționarea unor importante resurse financiare și umane în vederea implementării unor investiții necesare pentru creșterea nivelului de siguranță în operarea traficului aerian intern și internațional și conformarea cu prevederile reglementărilor UE. Între obiectivele stabilite pentru execuție în perioada următoare figurează lucrări pentru modernizarea suprafețelor de mișcare în vederea conformării cu prevederile Regulamentului UE nr.139/2014 și creșterii capacității de procesare a aeronavelor, programe privind ridicarea nivelului de securitate (sistem perimetral de securitate, echipamente control securitate, echipamente detectare explozivi, modernizare și extindere sistem TVCI de recunoaștere facială și video analiză inteligentă), modernizarea sistemului de benzi bagaje, proiecte energetice și cu impact în reducerea amprente de carbon (stație epurare ape uzate la AIHCB, reabilitare și reorganizare rețele termice exterioare, lucrări de explorare pentru apa geotermală și de protecție a mediului în perimetrul AIHCB, înlocuirea iluminatului exterior cu lampi LED). Astfel, AIHCB va fi dotat cu infrastructură, instalații și echipamente la standarde internaționale, având posibilitatea prestării unor servicii aeroportuare complete în deplină siguranță și la un înalt nivel calitativ.

În prezent atât România cât întreaga lume se confruntă cu pandemia COVID19 ce a generat un impact negativ istoric asupra industriei aviatice la nivel global. Compania Națională Aeroporturi București a resimțit puternic efectele pandemiei și ale restricțiilor 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 și planul de investiții CNAB necesar a fi realizat în vederea asigurării unei infrastructuri aeroportuare



	sigure și conforme cu standardele UE, anticipăm o îngreunare a demersului de atragere a finanțării proiectului în următoarea perioadă, cel puțin până la revenirea traficului aerian la valori similare cu cele specifice perioadei dinaintea crizei pandemice și revenirea, în consecință, a indicatorilor financiari ai companiei. De asemenea, luăm în calcul și o posibilă restrângere a grupei de investitori capabili să finanțeze proiectul. Implementarea etapei a III-a a programului de investiții, în sensul realizării lucrărilor, în perioada imediat următoare nu poate fi realizată în lipsa fondurilor necesare, iar situația financiară curentă a companiei precum și previziunile pe termen scurt-mediu nu permit finanțarea din fonduri proprii și 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 referință pentru contractarea fondurilor și apoi începerea lucrărilor atunci estimăm ca termen de finalizare a etapei a III-a, anul 2028, luând în calcul și perioada de teste și pregătiri necesare pentru operaționalizarea noii infrastructuri. Având în vedere: • Efectul cumulativ generat de întârzierile înregistrate în realizarea etapelor anterioare • Criza pandemică și efectele acesteia asupra industriei aviatice la nivel mondial • Necesitatea obținerii finanțării necesare pentru implementarea programului de investiții • Riscurile demarării unor litigii de către proprietarii terenurilor expropriate cu posibilitatea retrocedării terenurilor <u>CNAB a solicitat actualizarea calendarului de implementare a Programului strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la AIHCB, prevăzut în Ordonanța 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.</u>
1 ¹ . În cazul proiectelor de acte normative care transpun legislație comunitară sau creează cadrul pentru aplicarea directă a acesteia	Nu este cazul.
2. Schimbări preconizate	Prin prezentul act normativ, se propune <u>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 Ordonanța 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</u>

aeroportuară publică de interes național, dezvoltare care se va baza pe un calendar corect și justificat în condițiile socio-economice actuale.

Menționăm că, pe parcursul anului 2021, au fost demarate activități aferente etapei de *Obținere a avizelor, acordurilor și autorizațiilor necesare în vederea demarării lucrărilor*, acesta fiind ultimul pas din succesiunea de acțiuni și activități, înainte de execuția efectivă a lucrărilor. Astfel, CNAB a obținut Avizul de mediu pentru Programul strategic și a fost implicată activ în pregătirea proiectelor de realizare a conexiunilor rutiere și feroviare, etape care se desfășoară prin grija CNAIR și CFR. Totuși, toate avizele, acordurile și autorizațiile nu pot fi obținute decât după introducerea terenurilor expropriate în inventarul bunurilor din domeniul public al statului și concesionarea către CNAB. În prezent, CNAB a demarat acțiunea de introducere a terenurilor în inventarul bunurilor din domeniul public al Statului și concesionarea către CNAB.

Deși inițial activitățile de *Obținere a avizelor, acordurilor și autorizațiilor necesare în vederea demarării lucrărilor* au fost introduse în calendar la Art II.4, s-a apreciat că acestea fac parte mai degrabă din acțiunile de realizare a lucrărilor. Acesta a fost și motivul introducerii acestor activități în ultima etapă (Etapa a III-a) care cuprinde efectiv etapa de realizare a lucrărilor, fără a avea intenția de a imprima un caracter retroactiv norme.

Așa cum a fost gândit, calendarul actualizat se concentrează pe ultima etapă, Etapa a III-a, aceea de realizare a lucrărilor. În calendarul actualizat este propus anul 2021 ca an de debut al activităților care vor conduce la finalizarea Programului strategic, această etapă cuprinzând și realizarea conexiunilor terestre care vor asigura accesul în zona de est a aeroportului, respectiv în realizarea conexiunii pentru două moduri de transport, rutier și feroviar.

Având în vedere că pe parcursul anului 2021 au fost derulate activități care conduc la finalizarea etapei a III-a, pentru a păstra un grad de succesiune și fluiditate a activităților, a fost prevăzut anul 2021 ca an de debut pentru această etapă.

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 informații

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 Guvernului nr. 655/2018 pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții de interes național și utilitate publică "Programul strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Aeroportul Internațional Henri Coandă - București"

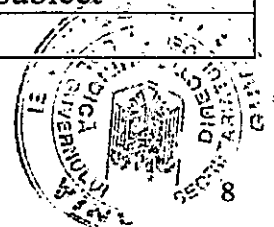
Prin Hotărârea de Guvern nr. 799/2019 privind declanșarea procedurilor de expropriere a imobilelor proprietate privată care constituie coridorul de expropriere situat pe amplasamentul lucrării de utilitate publică de interes național privind obiectivul de investiții "Programul strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Aeroportul Internațional Henri Coandă - București", a fost 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 actului normativ

1. Impactul macroeconomic	Actul normativ nu se referă la acest subiect
1 ¹ Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Actul normativ nu se referă la acest subiect
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Actul normativ nu se referă la acest subiect
2 ¹ Impactul asupra sarcinilor administrative	Actul normativ nu se referă la acest subiect
2 ² Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Actul normativ nu se referă la acest subiect
3. Impactul social	Actul normativ nu se referă la acest subiect
4. Impactul asupra mediului	Actul normativ nu se referă la acest subiect
5. Alte informații	Nu au fost identificate.



Secțiunea a 4-a

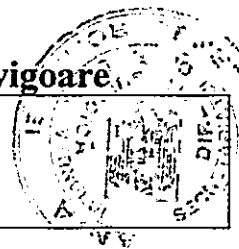
Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)

- mii lei -						
Indicatori	Anul curent	Următorii 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) contribuții de asigurări						
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:	Actul normativ nu are impact asupra bugetului general consolidat.					
a) bugetul de stat, din acesta:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
b) bugete locale:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
3. Impact financiar, plus/minus, din care:						
a) bugetul de stat						
b) bugete locale						
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii 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:	
---	--

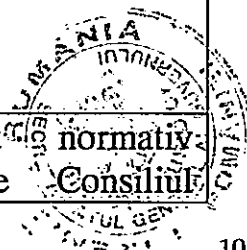


a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ; b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	a). Nu este cazul. b). Nu este cazul.
1 ¹ . Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în materie	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Decizii ale Curții Europene de Justiție 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 informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 6-a

Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1. 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.
2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente.	
5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ	Proiectul de act normativ a fost avizat de Consiliul



b) Consiliul Suprem de Apărare al Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Legislativ, prin avizul nr. 205/2022. Proiectul de act normativ nu necesită aviz de la Consiliul Suprem de Apărare a Țării, Consiliul Economic și Social, Consiliul Concurenței, Curtea de Conturi.
6. Alte informații	Nu este cazul.

Secțiunea a 7-a

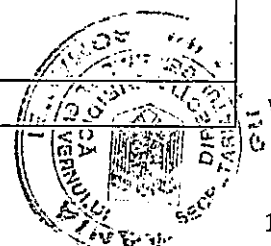
Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ

1. Informarea societății 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 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	Nu este cazul.
3. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 8-a

Măsurile de implementare

1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2. Alte informații	Nu au fost identificate.



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege privind modificarea anexei nr. 1¹ la Ordonanța Guvernului nr. 64/1999 pentru aprobarea Programului strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Aeroportul Internațional Henri Coandă - București, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare, cu procedură de urgență prevăzută la art. 76 alin. (3) din Constituția României, republicată.


PRIM-MINISTRU

NICOLAE-IONEL CIUCĂ

