

ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ

privind asigurarea finanțării proiectelor de investiții în infrastructura aeroportuară nefuncțională în cadrul Programului Operațional Infrastructură Mare 2014-2020

Având în vedere necesitatea adoptării de urgență a unor măsuri pentru finalizarea proiectelor de investiții în infrastructura aeroportuară contractate în cadrul Programului Operațional Infrastructură Mare (POIM) 2014-2020, Axa Prioritară 2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient, Obiectivul Specific 2.3 - Creșterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor;

Tinând cont de faptul că, în urma analizei realizate de Autoritatea de Management pentru Programul Transport din cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, o serie de proiecte aflate în implementare nu au fost finalizate până la data de 31 decembrie 2023 și nu au fost eligibile pentru etapizare în cadrul Programului Transport 2021-2027, care nu include finanțarea infrastructurii aeroportuare;

Conform prevederilor Ordonanței de Urgență nr. 36/2023 privind stabilirea cadrului general pentru închiderea programelor operaționale finanțate în perioada de programare 2014-2020, care impun beneficiarilor obligația de a asigura surse proprii de finanțare pentru finalizarea proiectelor nefuncționale până la data de 31 decembrie 2026, pentru proiectele nefuncționale;

Având în vedere riscul major de blocare a acestor investiții strategice, cu impact negativ asupra dezvoltării economice și a conectivității naționale și internaționale, în lipsa unei intervenții imediate, existând riscul real de a pierde finanțările europene deja utilizate, ceea ce ar conduce la recuperarea unor sume de aproximativ 1 miliard de lei de către Comisia Europeană.

Tinând cont de faptul ca nefinalizarea proiectelor în termenul stabilit va obliga statul roman sa suporte aceasta pierdere din bugetul propriu, impactul bugetar fiind dublu: pe de o parte, guvernul va trebui să returneze fonduri europene deja cheltuite, iar pe de altă parte, va fi necesară alocarea unor resurse suplimentare pentru a finaliza lucrările, într-un moment în care presiunea pe bugetul național este deja ridicată, iar regiunile afectate vor pierde oportunități de dezvoltare, astfel România va rămâne în afara circuitului marilor fluxuri de transport aerian. prin scăderea fluxurilor comerciale, reducerea investițiilor și pierderea unor avantaje strategice la nivel european.

De asemenea costurile pentru stat vor fi exponențial mai mari decât simpla alocare a resurselor necesare în acest moment, iar România se va confrunta cu sancțiuni financiare, blocaje economice și scăderea competitivității regionale.

În temeiul art. 115 alin. (4) din Constituția României, republicată,

Guvernul României adoptă prezenta ordonanță de urgență:

Art.1 (1) Prezenta ordonanță de urgență reglementează asigurarea finanțării necesare pentru finalizarea proiectelor de investiții în infrastructura aeroportuară nefuncționale din cadrul Programului Operațional Infrastructură Mare 2014-2020.

(2) Finanțarea acestor proiecte se va realiza din fonduri alocate de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului transporturilor si infrastructurii.

Art.2 (1) Prin excepție de la prevederile art. 39 din Ordonanța de urgență a guvernului nr. 133/2021 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2021-2027 alocate României din Fondul european de dezvoltare regională, Fondul de coeziune, Fondul social european Plus, Fondul pentru o tranziție justă cu modificările și completările ulterioare, sumele necesare pentru finalizarea proiectelor de investiții în infrastructura aeroportuară nefuncționale în cadrul Programului Operațional Infrastructură Mare 2014-2020 vor fi incluse în bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

(2) Se aprobă alocarea de fonduri de la bugetul de stat pentru continuarea și finalizarea proiectelor de investiții în infrastructura aeroportuară, conform listei prevăzute în Anexa, parte integrantă a prezentei ordonanțe de urgență.

(3) Sumele alocate pentru continuarea și finalizarea proiectelor de infrastructură aeroportuara perioada de programare 2014-2020, vor acoperi cheltuielile necesare finalizării proiectelor, inclusiv costurile suplimentare generate de creșterea prețurilor materialelor și serviciilor aferente lucrărilor de construcție.

Art.3 (1) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii este responsabil cu monitorizarea implementării proiectelor finanțate prevăzute in anexa.

(2) Beneficiarii proiectelor au obligația de a respecta termenele stabilite pentru finalizarea lucrărilor și de a furniza rapoarte periodice privind stadiul implementării către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

(3) Nerespectarea obligațiilor asumate de beneficiari duce la aplicarea de măsuri corective, inclusiv recuperarea sumelor alocate.

Art.4 (1) Ministerul Finanțelor va asigura alocarea fondurilor necesare.

(2) Sumele alocate în baza prezentei ordonanțe de urgență nu pot fi utilizate în alte scopuri decât cele stabilite în aceasta.

Art.5 Ministerul Finanțelor va elabora un mecanism privind transferul de fonduri între instituțiile publice, în scopul asigurării unei alocări eficiente a resurselor financiare necesare implementării proiectelor de investiții în infrastructura aeroportuară.

PRIM-MINISTRU
ION-MARCEL CIOLACU

Anexă

	Beneficiar	Proiecte	Valoarea plăți necesare (lei)
1	REGIA AUTONOMA AEROPORTUL SATU MARE	Proiectul „Dezvoltarea infrastructurii aeroportuare a Aeroportului Satu Mare prin îmbunătățirea condițiilor de siguranță Aeroportuară” - 7.842.987lei Proiectul „Reabilitarea și modernizarea infrastructurii aeroportuare la Aeroportul Satu Mare- 43.215.572 lei TOTAL NECESAR FINALIZARE PROIECTE: 51.058.559 lei (fără TVA)	51.058.559
2	REGIA AUTONOMA AEROPORTUL INTERNAȚIONAL MARAMUREȘ	Extindere si Modernizare Terminal pentru Pasageri la Aeroportul International Maramureș	65.000.000
3	REGIA AUTONOMA AEROPORTUL INTERNATIONAL CRAIOVA	Extinderea și modernizarea Aeroportului Internațional Craiova	250.000.000
4	REGIA AUTONOMA AEROPORTUL TRANSILVANIA - ȚÎRGU MUREȘ	-Modernizarea Aeroportului „Transilvania” Țârgu Mureș cu includerea obiectivelor din Master Planul General de Transport	150.000.000
			516.058.559

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

1. Titlul proiectului de act normativ

ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ
privind asigurarea finanțării proiectelor de investiții în infrastructura aeroportuară
nefuncționale în cadrul Programului Operațional Infrastructură Mare 2014-2020

2. Motivele emiterii actului normativ

2.1. Sursa proiectului de act normativ

Prezentul act normativ este elaborat în conformitate cu prevederile legislației naționale și europene aplicabile în domeniul finanțării infrastructurii de transport și al utilizării eficiente a fondurilor publice, având ca scop asigurarea continuității investițiilor nefuncționale și evitarea riscurilor financiare asociate. Prezentul act normativ este inițiat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii în conformitate cu prevederile legislației naționale și europene aplicabile în domeniul finanțării infrastructurii de transport. Scopul acestuia este asigurarea continuității investițiilor nefuncționale și evitarea riscurilor financiare asociate, prin utilizarea eficientă a resurselor disponibile.

2.2. Descrierea situației actuale

În perioada 2014-2023, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a acționat ca organism intermediar pentru transport, gestionând implementarea fondurilor europene structurale și de investiții aferente Programului Operațional Infrastructură Mare 2014-2020 (POIM 2014-2020).

În cadrul Programului Operațional Infrastructură Mare (POIM) 2014-2020, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a finanțat modernizarea și dezvoltarea infrastructurii aeriene, inclusiv extinderea și securizarea aeroporturilor din România. Prin acest program au fost contractate 65 de proiecte destinate modernizării și extinderii infrastructurii aeroportuare regionale.

Cu toate acestea, o serie de proiecte nu au fost finalizate până la termenul-limită de 31 decembrie 2023 și nu au fost eligibile pentru etapizare în cadrul Programului Transport 2021-2027, acesta neacoperind finanțarea infrastructurii aeroportuare. Lipsa finalizării acestor proiecte generează riscuri economice, sociale și operaționale semnificative, afectând conectivitatea aeriană regională și națională.

În urma analizei efectuate la nivelul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în calitate de Organismul Intermediar pentru Transport, următoarele proiecte de investiții au fost identificate ca având un risc major de blocaj, necesitând o alocare urgentă de fonduri pentru finalizare:

Beneficiar	Denumire Proiect	Valoare restantă (lei)
REGIA AUTONOMA AEROPORTUL SATU MARE	Proiectul "Dezvoltarea infrastructurii aeroportuare a Aeroportului Satu Mare prin îmbunătățirea	51.058.559

	condițiilor de siguranță Aeroportuară” - 7.842.988 lei Proiectul „Reabilitarea și modernizarea infrastructurii aeroportuare la Aeroportul Satu Mare-43.215.572 lei TOTAL NECESAR FINALIZARE PROIECTE: 51.058.559 lei (fără TVA)	
REGIA AUTONOMA AEROPORTUL INTERNAȚIONAL MARAMUREȘ	Extindere si Modernizare Terminal pentru Pasageri la Aeroportul International Maramures	65.000.000
REGIA AUTONOMA AEROPORTUL INTERNAȚIONAL CRAIOVA	Extinderea și modernizarea Aeroportului International Craiova	250.000.000
REGIA AUTONOMA AEROPORTUL TRANSILVANIA - TÎRGU MUREȘ	Modernizarea Aeroportului „Transilvania” Targu Mures cu includerea obiectivelor din Master Planul General de Transport	150.000.000

În prezent, lucrările de modernizare a aeroporturilor sunt în desfășurare, iar progresul fizic al proiectelor este considerabil. Cu toate acestea, blocajele financiare pun în pericol finalizarea acestora. Dificultățile întâmpinate de administrațiile aeroportuare, în principal din cauza resurselor financiare insuficiente, au determinat un progres financiar redus, în ciuda eforturilor de a asigura partea neeligibilă a investițiilor prin contractarea de credite. Deși această măsură a fost conformă cu condițiile impuse de mecanismele europene de finanțare, presiunea economică asupra aeroporturilor și asupra bugetului național este semnificativă.

Selecția proiectelor s-a realizat având în vedere volumul lucrărilor rămase de executat, graficul de plăți actualizat, precum și faptul că aeroporturile respective nu dispun de surse alternative directe sau bugetare pentru asigurarea finanțării necesare finalizării investițiilor. Astfel, prioritizarea proiectelor a urmărit evitarea blocajelor și asigurarea funcționalității și sustenabilității infrastructurii aeroportuare.

Față de valorile inițiale prevăzute în contractele de finanțare, proiectele au suferit ușoare ajustări în sensul creșterii valorilor totale, modificări determinate exclusiv de cauze obiective precum evoluția prețurilor pe piață și necesitatea actualizării soluțiilor tehnice inițiale. În acest context, asigurarea finanțării suplimentare este crucială pentru finalizarea în condiții optime a proiectelor și pentru menținerea operativității aeroporturilor respective, garantând astfel continuitatea și dezvoltarea transportului aerian regional și național.

Fără o intervenție imediată, există riscul real de a pierde finanțările europene deja utilizate, ceea ce ar conduce la recuperarea unor sume de aproximativ 1 miliard de lei de către Comisia Europeană. Aceste fonduri au fost deja cheltuite pentru lucrările de modernizare, iar nefinalizarea proiectelor în termenul stabilit va obliga statul român să suporte această pierdere din bugetul propriu. Într-o astfel de situație, impactul bugetar va fi dublu: pe de o parte, guvernul va trebui să returneze fonduri europene deja cheltuite, iar pe de altă parte, va fi necesară alocarea unor resurse suplimentare pentru a finaliza lucrările, într-un moment în care presiunea pe bugetul național este deja ridicată. Aeroporturile Satu Mare RA, Regia Autonomia Aeroportul Internațional Maramureș, Regia Autonomă Aeroportul Craiova și Aeroportul Transilvania - Târgu Mureș sunt puncte-cheie în rețeaua națională de transport aerian, având un rol strategic atât în transportul civil, cât și militar. Întreruperea investițiilor în aceste aeroporturi nu doar că va afecta mobilitatea și conectivitatea regiunilor, dar va genera costuri suplimentare pentru stat și pierderi economice directe.

Lipsa modernizării va limita capacitatea de operare, determinând scăderea traficului aerian, ceea ce va reduce încasările aeroporturilor și va afecta stabilitatea financiară a acestora. În plus, constructorii vor solicita penalități contractuale semnificative, iar administrațiile aeroportuare ar putea ajunge în situație de insolvență sau chiar faliment. Acest scenariu va genera o reacție în lanț, afectând operatorii aerieni, furnizorii de servicii, dar și mediul de afaceri local, care depinde de conectivitatea aeriană pentru transportul de persoane și mărfuri.

Aeroporturile regionale sunt esențiale pentru dezvoltarea economică și atragerea investițiilor străine. Fără infrastructură modernizată, aceste regiuni vor pierde din competitivitate, afectând capacitatea de integrare economică în rețelele europene. În plus, transportul aerian este un motor al creșterii economice, stimulând turismul, comerțul și crearea de locuri de muncă.

Dacă proiectele nu sunt finalizate, regiunile afectate vor pierde oportunități de dezvoltare, iar România va rămâne în afara circuitului marilor fluxuri de transport aerian. Acest lucru va duce la o scădere a fluxurilor comerciale, reducerea investițiilor și pierderea unor avantaje strategice la nivel european.

Pentru a evita aceste riscuri, autoritățile centrale trebuie să intervină urgent, asigurând fondurile necesare pentru a finaliza proiectele și a preveni pierderi bugetare majore. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în calitate de coordonator al strategiei naționale de transport aerian, are responsabilitatea de a menține conformitatea cu standardele internaționale și de a asigura că investițiile realizate nu sunt compromise din cauza lipsei de finanțare.

Dacă aceste proiecte nu sunt finalizate, costurile pentru stat vor fi exponențial mai mari decât simpla alocare a resurselor necesare acum. În loc de a absorbi fonduri europene și de a moderniza infrastructura fără un impact major asupra bugetului național, România s-ar putea

	<p>confrunța cu sancțiuni financiare, blocaje economice și scăderea competitivității regionale.</p> <p>Având în vedere rolul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (MTI) ca autoritate responsabilă de politica națională în domeniul transportului aerian, alocarea fondurilor necesare pentru finalizarea proiectelor de infrastructură aeroportuară prin bugetul acestuia reprezintă soluția optimă. Deși aeroporturile regionale se află în coordonarea consiliilor județene, sectorul aviației civile este reglementat și gestionat la nivel central de MTI, care trebuie să asigure o dezvoltare echilibrată și sustenabilă a rețelei naționale de transport aerian. Ministerul deține expertiza necesară pentru a coordona investițiile astfel încât să fie respectate standardele internaționale și să se asigure interoperabilitatea infrastructurii aviatice la nivel național și european. În plus, această abordare va permite o distribuție echitabilă a resurselor, evitând dezechilibrele regionale și garantând că toate proiectele beneficiază de o finanțare corespunzătoare.</p> <p>Prin preluarea responsabilității financiare și administrative pentru aceste investiții, MTI poate asigura un cadru predictibil și eficient pentru implementarea proiectelor, evitând blocajele generate de limitările bugetare ale consiliilor județene. Astfel, se va preveni riscul de pierdere a finanțării europene și se vor menține condițiile necesare pentru operarea în siguranță a aeroporturilor. Totodată, ministerul trebuie să supravegheze respectarea condițiilor de accesibilitate, calitate și siguranță impuse de reglementările internaționale, asigurându-se că fiecare aeroport modernizat contribuie la dezvoltarea economică și creșterea conectivității României la rețelele de transport aerian europene și globale.</p> <p>Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI), în calitate sa de autoritate responsabilă pentru gestionarea investițiilor în infrastructura aeroportuară, trebuie să asigure finalizarea proiectelor începute și să garanteze funcționalitatea aeroporturilor modernizate, astfel încât acestea să poată opera în condiții optime și să contribuie eficient la conectivitatea aeriană regională și națională.</p> <p>Prin urmare, asigurarea sprijinului financiar la timp nu este doar o măsură necesară pentru finalizarea investițiilor, ci o decizie strategică esențială pentru viitorul transportului aerian din România. Aeroporturile regionale trebuie să devină noduri esențiale de conectivitate și dezvoltare economică, iar acest lucru este posibil doar printr-o abordare proactivă și asumarea unor măsuri ferme din partea autorităților centrale.</p>
<p>2.3. Schimbări preconizate</p>	<p>Având în vedere necesitatea finalizării proiectelor de infrastructură aeroportuară nefuncționale, se impune adoptarea unor măsuri urgente pentru asigurarea unei implementări eficiente și sustenabile a investițiilor. În acest sens, o primă acțiune esențială este asigurarea finanțării suplimentare necesare finalizării proiectelor. Se propune alocarea unor fonduri din surse guvernamentale și externe pentru completarea finanțării lucrărilor aflate în derulare. Totodată, este necesară identificarea unor soluții alternative de finanțare, inclusiv parteneriate public-privat sau accesarea fondurilor structurale nerambursabile din viitoare programe europene.</p> <p>Pentru optimizarea mecanismului de implementare, se va crea un cadru de monitorizare și evaluare periodică, care să asigure progresul corespunzător al lucrărilor și să permită intervenții rapide în cazul</p>

	<p>întârzierilor. De asemenea, este necesară accelerarea procesului decizional prin simplificarea procedurilor administrative legate de execuția contractelor de investiții, astfel încât blocajele birocratice să fie eliminate.</p> <p>Evitarea riscurilor financiare și operaționale este o altă prioritate. Se impune stabilirea unui mecanism de compensare financiară pentru administrațiile aeroportuare, astfel încât să fie evitat riscul de insolvabilitate. În plus, implementarea unor politici de management al riscului este esențială pentru prevenirea unui impact negativ asupra conectivității aeriene naționale și menținerea stabilității financiare a sectorului aviatc.</p> <p>Consolidarea cooperării interinstituționale este vitală pentru succesul acestor măsuri. Crearea unui grup de lucru format din reprezentanți ai ministerelor responsabile pentru gestionarea și supravegherea proiectelor aeroportuare va facilita coordonarea eficientă a investițiilor. De asemenea, asigurarea unei comunicări eficiente cu autoritățile europene este necesară pentru menținerea eligibilității finanțării și evitarea sancțiunilor financiare.</p> <p>Nu în ultimul rând, este necesară adoptarea unui cadru legislativ favorabil finalizării investițiilor. Propunerea unor modificări legislative care să permită implementarea rapidă a proiectelor strategice de infrastructură aeroportuară va contribui la reducerea obstacolelor administrative. În același timp, introducerea unor mecanisme de susținere financiară pe termen lung va asigura dezvoltarea și modernizarea continuă a aeroporturilor regionale, contribuind astfel la creșterea competitivității economice a României în cadrul rețelelor de transport aerian europene și internaționale.</p> <p>Prin aplicarea acestor măsuri, se urmărește finalizarea cu succes a investițiilor în infrastructura aeroportuară, menținerea conectivității aeriene și consolidarea poziției strategice a României în domeniul transporturilor aeriene.</p>
<p>2.4. Alte informații</p>	<p>Proiectele de investiții propuse se aliniază obiectivelor strategice stabilite prin cadrul legislativ european și național privind finanțarea infrastructurii de transport și utilizarea eficientă a resurselor disponibile. Implementarea acestora va contribui la modernizarea infrastructurii aeroportuare, îmbunătățirea conectivității regionale și asigurarea unei dezvoltări echilibrate a transportului aerian.</p> <p>Fondurile alocate prin acest act normativ sunt destinate exclusiv finalizării proiectelor de investiții nefuncționale din cadrul Programului Operațional Infrastructură Mare 2014-2020, asigurând conformitatea cu reglementările europene și evitarea riscului de pierdere a finanțării deja utilizate. Adoptarea acestei măsuri va preveni impactul negativ asupra bugetului național și va permite continuarea dezvoltării strategice a infrastructurii de transport aerian.</p> <p>În plus, proiectele susțin obiectivele României privind creșterea sustenabilă și reducerea impactului asupra mediului prin modernizarea infrastructurii critice de transport, utilizarea unor soluții tehnologice eficiente și respectarea standardelor internaționale în domeniul aviației.</p>

Secțiunea a 3-a
Impactul socioeconomic

3.1. Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu
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	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu
3.4.2. Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu
3.5. Impactul asupra mediului de afaceri	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu
3.6. Impactul asupra mediului înconjurător	Proiectele de investiții incluse în prezentul act normativ respectă principiile dezvoltării durabile și contribuie la reducerea impactului asupra mediului prin măsuri de eficientizare energetică și optimizare a infrastructurii.
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 și pe termen lung (pe 5 ani) , inclusiv informații cu privire la cheltuieli și venituri

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani					Media pe 5 ani	
		1	2	3	4	5		6
4.1 Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus din care:								
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								

- în mii lei (RON) -

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 creșterii 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 și/sau cheltuielilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4.7. Punerea în aplicare a prezentei hotărâri nu necesită modificarea cheltuielilor bugetare aprobate	
4.8. Ale informații	Nu este cazul.

Secțiunea a 5-a
Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

5.1 Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ :	a) Nu este cazul.
a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ;	b) Nu este cazul.
b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	
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	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

aplicarea unor prevederi de drept UE)	
5.3.1. Măsuri normative necesare transpunerii directivei UE	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.3.2. Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative UE	Nu este cazul.
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 Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectivul proiectului de act normativ	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 Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Nu este cazul. Nu este cazul. Nu este cazul. Nu este cazul. Nu este cazul.
6.6. Alte informații	Nu au fost identificate.

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

7.1. 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 și 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.
7.2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării	Nu este cazul.

proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățeanului sau diversității biologice

1. Alte informații

Nu sunt.

8. Măsuri de implementare

8.1. Măsuri privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ existent	Nu este cazul.
2. Alte informații	Nu sunt.

Având în vedere cele de mai sus, a fost elaborat prezentul proiect de **ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ** privind asigurarea finanțării proiectelor de investiții în infrastructura aeroportuară nefuncționale în cadrul Programului Operațional Infrastructură Mare 2014-2020, pe care îl supunem Guvernului spre adoptare.

MINISTRUL TRANSPORTURILOR SI INFRASTRUCTURII

SORIN-MIHAI GRINDEANU



AVIZĂM:

VICEPRIM-MINISTRU

MARIAN NEACȘU

VICEPRIM-MINISTRU, MINISTERUL FINANTELOR

TÂNCZOS BARNA

MINISTRUL DEZVOLTĂRII LUCRĂRILOR PUBLICE SI ADMINISTRAȚIEI

CSEKE ATTILA

SECRETAR DE STAT

BOGDAN STELIAN MÎNDRESCU



24.03.2025

SECRETAR GENERAL

Mariana IONITĂ



SECRETAR GENERAL ADJUNCT

Adrian GĂVRUȚA



DIRECȚIA JURIDICĂ
DIRECTOR

Marius TOADER

DIRECȚIA ECONOMICĂ
DIRECTOR

Laura GÎRLĂ



DIRECȚIA TRANSPORT AERIAN
DIRECTOR

Mihail IONESCU



DIRECȚIA GENERALĂ PROGRAME EUROPENE TRANSPORT
DIRECTOR GENERAL

Felix ARDELEAN

