

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1 *Titlul proiectului de act normativ*

Lege privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru completarea art. 4 din Ordonanța Guvernului nr.45/1997 privind înființarea Societății Comerciale „Compania națională de transporturi aeriene române-TAROM” - S.A.

Secțiunea a 2 – a *Motivul emiterii actului normativ*

1. Descrierea situației actuale

Compania națională de transporturi aeriene române - TAROM a fost înființată la 18 septembrie 1954, a devenit societate comercială pe acțiuni înființată prin Hotărârea Guvernului nr.1321/1990 și a fost reorganizată prin Ordonanța nr.45/1997 privind înființarea Societății „Compania Națională de transporturi aeriene române-TAROM” - S.A.

TAROM își desfășoară activitatea sub autoritatea Ministerului Transporturilor și are ca obiect principal de activitate executarea de transporturi aeriene interne și internaționale, de călători, bagaje, mărfuri și poștă, prin curse regulate și neregulate.

Obiectivul fundamental al unei companii aeriene comerciale de linie este de a transporta pe calea aerului, în mod regulat, pasageri și marfă în condiții de siguranță și profitabilitate, cu respectarea condițiilor de certificare din certificatul de operator aerian și ale reglementărilor în baza cărora a fost emis acest certificat.

Cadrul de reglementare actual în domeniul aviației civile comerciale la care este obligat să se conformeze un operator aerian european este extrem de complex, având:

- componente de reglementare internaționale, documente la care România este parte semnatară:

○ Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago, la 7 decembrie 1944 și anexele la aceasta;

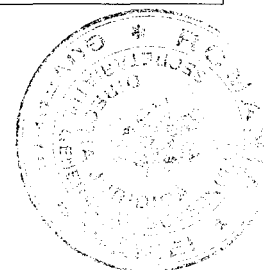
○ Convenția privind unificarea unor reguli privitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montreal, la 28 mai 1999.

- componente de reglementare europeană:

○ Regulamentul (CE) 1008/2008 privind regulile comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (Uniunea Europeană);

○ Regulamentul (CE) 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației;

○ Regulamentul (CE) nr. 785/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave;



o Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91;

o Regulamentul (UE) 965/2012 al Comisiei de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Reg. (CE) 216/2008;

o Regulamentul (UE) 1321/2014 al Comisiei privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu abilități în domeniu;

o Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului;

o Regulamentul (UE) 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului, și a Regulamentelor (CE) nr. 1321/2007 și (CE) nr. 1330/2007 ale Comisiei;

o Regulamentul (UE) 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE;

o Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002.

Cadrul de reglementare mai sus menționat crează un model de organizare și de alocare a resurselor specific aviației comerciale, cu scopul explicit de menținere și garantare a unui nivel acceptabil al siguranței operațiunilor, cu următoarele caracteristici fundamentale:

- înființarea unor structuri organizatorice și funcții obligatorii, aferente sistemului de management al siguranței și securității aeronautice¹, de control al operațiunilor, de instruire și supraveghere permanentă a personalului², de monitorizare permanentă a conformării cu cerințele aplicabile, de management al navigabilității aeronavelor³, de raportare, analiză și investigație a oricărui eveniment de aviație civilă⁴;

- utilizarea unor categorii profesionale:

o înalt specializate în urma parcurgerii unor programe de instruire inițială, complexe și costisitoare, specifice tipurilor și variantelor de aeronave din flotă, programe de instruire desfășurate atât in-house cât și în instituții acreditate în acest

¹ Regulamentul (UE) 965/2012 ORO.GEN.200 Sistemul de management

² Regulamentul (UE) 965/2012: Part FC, Part CC; Reg. 1321/2014: M.A.706 Cerințe de personal, 145.A.30 Cerințe de personal

³ Regulamentul (UE) 1321/2014 Part M

⁴ Regulamentul (UE) 376/2014



scop și urmate de programe obligatorii de instruire permanentă în vederea menținerii competențelor dobândite pentru piloți, membri ai echipajelor de cabină, personal tehnic de certificare, ingineri de aviație, personal de sol, dispeceri, inspeceri de siguranță;

- o al căror timp de muncă și odihnă este limitat prin lege⁵;

- o al căror mod de interacționare cu echipamentele pe care le operează, cu mediul de lucru și/sau organizațional în care își desfășoară activitatea, poate avea impact asupra performanțelor operaționale și asupra siguranței zborului⁶.

- echiparea aeronavelor⁷ cu instrumentele și echipamentele necesare astfel încât să răspundă cerințelor legale aplicabile tipurilor de aeronave din flotă dar și cerințelor de siguranță aplicabile zonelor de operare;

- întreținerea aeronavelor⁸ în conformitate cu prevederile programelor de întreținere și cu procedurile de întreținere aprobate, remedierea defectelor în conformitate cu procedurile de întreținere aprobate, aplicarea imediată a directivelor de navigabilitate aplicabile tipurilor de aeronave din flotă;

- utilizarea de servicii și produse exclusiv de la furnizori acreditați, certificați, aprobați, al căror sistem de management trebuie monitorizat și/sau integrat în sistemul de management al operatorului⁹;

- dezvoltarea unui sistem de implementare a unor măsuri corective imediate¹⁰ cu privire la chestiuni care au impact major asupra siguranței operațiunilor.

Modelul de organizare și de alocare a resurselor ale cărui componente fundamentale au fost descrise mai sus trebuie integrat într-un sistem de management și de execuție a bugetului de venituri și cheltuieli suficient de flexibil care să răspundă cerințelor din industria aviației comerciale și anume:

- implementarea unui program de zbor adecvat care să răspundă nevoilor de trafic de pasageri și de marfă fluctuante de-a lungul unui an calendaristic care generează necesitatea utilizării resurselor proporțional cu programul de zbor sezonier (vară/iarnă);

- abilitatea și capacitatea de reacție imediată la tendințele manifestate în piață pentru a face față concurenței, în vederea menținerii și dezvoltării cotei de piață;

- protejarea echipamentelor, pasagerilor, echipajelor, datelor, informațiilor, rețelelor de distribuție împotriva atacurilor, intervențiilor ilicite, sau împotriva concurenței neloiale;

- cererea în continuă creștere pentru personal operațional manifestată atât la nivel național cât și la nivel european, fapt care generează pentru unele categorii de personal un proces de migrație pe piața muncii în căutarea celor mai bune oferte salariale sau un proces de demotivare și presiune internă pentru obținerea unor condiții de salarizare comparabile cu cele din piață;

⁵ Regulamentul (UE) 965/2012 Part FTL

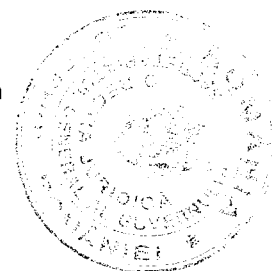
⁶ Regulamentul (UE) 965/2012

⁷ Regulamentul (UE) 965/2012 Anexa IV Part CAT, Anexa V Part SPA

⁸ Regulamentul (UE) 1321/2014 Part M, Part 145

⁹ Regulamentul (UE) 965/2012 ORO.GEN.205 Activități contractate

¹⁰ Regulamentul (UE) 965/2012 ORO.GEN.155 Reacția imediată la o problemă de siguranță

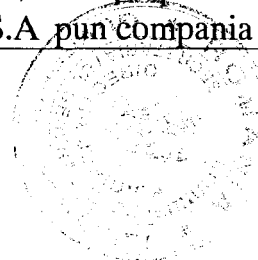


- posibilitatea de a realiza achizițiile de aeronave și componente de aeronave în mod eficient, economic și eficace prin raportare la specificul pieței de profil și cu luarea în considerare a situațiilor excepționale care pot interveni în situația transportului de călători; la ora actuală companiile aeriene au la dispoziție un număr restrâns de opțiuni în ceea ce privește alegerea producătorilor de aeronave cu care să conlucreze comparativ cu alte industrii, cererea fiind adeseori mai mare decât ofertele de vânzare disponibile, caz în care se aplică regula „primul venit, primul servit”; datorită cererii mari, producătorii nu manifestă disponibilitate în a participa la proceduri complexe de ofertare sau a menține oferte deschise perioade lungi de timp care să permită parcurgerea de către întreprinderea publică cumpărătoare a unor proceduri bugetare complexe, de ajustare administrativă a modului de reflectare a resurselor financiare în contabilitate.

I. Aplicarea prevederilor legale actuale privind fundamentarea și aprobarea bugetelor de venituri și cheltuieli ale operatorilor economici la care statul este acționar unic sau majoritar, impune o serie de condiții restrictive în ceea ce privește indicatorii forței de muncă, respectiv „creșterea câștigului mediu brut lunar pe salariat se stabilește anual, prin legea bugetului de stat, în funcție de indicele de creștere a productivității muncii calculate în unități valorice sau fizice” (art.9 alin.(3) din Ordonanța Guvernului nr. 26/2013, indicatorii veniturilor, respectiv „în situația în care gradul de realizare a veniturilor totale aprobate în bugetele de venituri și cheltuieli, în fiecare dintre ultimii 2 ani, a fost mai mic de 90%, fundamentarea veniturilor totale pentru anul curent este cel mult la nivelul realizărilor din anul precedent”(art.9 alin.(2) din Ordonanța Guvernului nr. 26/2013) și indicatorii cheltuielilor, respectiv „până la aprobarea bugetelor de venituri și cheltuieli pentru anul curent, operatorii economici pot efectua cheltuieli lunar, în limita a 1/12 din cheltuielile aprobate prin bugetele de venituri și cheltuieli ale anului precedent sau 1/12 din cheltuielile propuse în proiectul de buget aprobat de Adunarea generală a acționarilor, respectiv Consiliul de administrație al operatorului economic, după caz, în situația în care acestea sunt mai mici decât cele din anul precedent” (art. 8 alin.(1) din Ordonanța Guvernului nr. 26/2013).

Aceste condiții impuse prin Ordonanța Guvernului nr. 26/2013 impun rigori suplimentare față de cadrul general asigurat prin Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice entităților publice care se finanțează din venituri proprii (gestionate în sistem extrabugetar). Din coroborarea dispozițiilor art. 10 și art. 67 din Legea nr. 500/2002 rezultă că gestionarea veniturilor proprii în sistem extrabugetar presupune înregistrarea acestora în anumite conturi distincte și utilizarea fără respectarea integrală a principiilor bugetare stricte. Atâta timp cât Legea nr. 500/2002 permite ca instituțiile publice care gestionează fonduri publice în sistem extrabugetar să deroge de la anumite principii generale de gestionare a veniturilor publice, cu atât mai mult unei întreprinderi publice, finanțată integral din venituri proprii, trebuie să i se permită să deroge de la regulile suplimentare cum sunt cele instituite prin Ordonanța Guvernului nr. 26/2013, atât timp cât se așteaptă de la aceasta nu numai servicii de calitate, dar și realizarea de profit.

Condițiile restrictive instituite prin Ordonanța Guvernului nr. 26/2013 și aplicate Companiei Naționale de Transporturi Aeriene Române – TAROM S.A pun compania



în inferioritate concurențială creând un cadru de funcționare necompetitiv în raport cu operatorii privați din domeniu într-un mediu concurențial acerb și complet liberalizat în ceea ce privește accesul pe piața serviciilor de transport aerian și politicile tarifare¹¹, limitează dezvoltarea, creează deficit de personal specializat în cadrul companiei și produce sincope în gestionarea eficientă a bugetului de venituri și cheltuieli deoarece:

- împiedică angajarea sau menținerea personalului înalt specializat prin pachete salariale atractive în raport cu oferta din piața muncii și gestionarea flexibilă a bugetului de salarii, în funcție de necesitățile de operare, dar și de fluctuațiile manifestate pe piața muncii din domeniul aviației comerciale;

- împiedică inițierea în timp util a investițiilor programate pe anul în curs ca urmare a faptului că acestea se pot iniția doar când bugetul de venituri și cheltuieli este aprobat prin hotărâre a Guvernului (de regulă se pierde câteva luni din fiecare an), lăsând astfel insuficient timp pentru desfășurarea procedurilor de achiziție ceea ce are impact asupra lucrărilor de amenajare și echipare a spațiilor de lucru în conformitate cu cerințele legale aplicabile organizațiilor de întreținere tehnică a aeronavelor și cu documentația tehnică a aeronavelor, asupra altor proiecte privind operarea în siguranță și în conformitate cu cerințele aplicabile, precum și asupra lucrărilor de remediere a defectelor apărute în timpul operării (componentelor, motoarelor, echipamentelor);

- împiedică implementarea programelor de întreținere a aeronavelor în conformitate cu cerințele producătorilor;

- îngreunează procesul de achiziție a pieselor și/sau componentelor pentru înlocuirea celor defecte care afectează disponibilitatea aeronavelor pentru operarea zilnică;

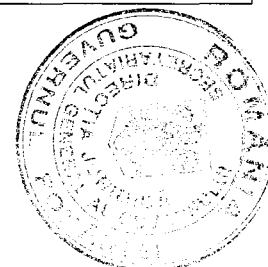
- creează disfuncționalități în implementarea programelor de instruire a personalului navigant, tehnic și operațional în conformitate cu cerințele legale aplicabile fiecărei categorii de personal;

- împiedică conducerea executivă să implementeze cu celeritate anumite reglementări internaționale în domeniul specific al aviației civile, din cauza birocrăției și limitărilor bugetare care se impun în cazul entităților publice finanțate preponderent sau integral din venituri bugetare, însă nu sunt specifice întreprinderilor de la care se așteaptă eficiență și competitivitate.

Dispozițiile art. 2 lit. c) din Ordonanța Guvernului nr. 26/2013, astfel cum au fost modificate prin Ordonanța de Urgență Guvernului nr. 88/2014, prevăd posibilitatea ca prin lege specială să fie exceptați acei operatori economici care îndeplinesc condițiile art. 1 din Ordonanța Guvernului nr. 26/2013.

TAROM trebuie să fie inclusă pe lista operatorilor economici exceptați prin lege specială întrucât este o întreprindere publică finanțată integral din venituri proprii, care acționează într-o piață concurențială, în permanentă schimbare, a cărei conducere și-a propus obținerea de profit din activitatea desfășurată și diminuarea pierderilor înregistrate. Restricțiile impuse prin Ordonanța Guvernului nr. 26/2013 care pot fi explicabile în cazul unor întreprinderi publice care acționează într-o piață neconcurențială, în mod evident, în cazul TAROM împiedică derularea eficientă a activităților economice.

¹¹ Regulamentul (CE) nr. 1008/2008



Operatorii aerieni privați concurenți, români sau străini, nu trebuie să facă față unor condiții restrictive în gestionarea resurselor umane, materiale și tehnice, astfel că se impune ca de urgență să se modifice prevederile legale prin care operatorul aerian național este pus în dezavantaj concurențial prin imposibilitatea asigurării unui regim de normalitate a soluționării operative a cerințelor pieții, ceea ce îi afectează performanțele și are drept rezultat servicii necompetitive și neatractive.

2. Schimbări preconizate

Se propune completarea art.4 din Ordonanța Guvernului nr.45/1997 privind înființarea Societății Comerciale Compania națională de transporturi aeriene române - TAROM. prin introducerea unor noi alineate care să prevadă obiectivul companiei - desfășurarea activităților de transport în condiții de siguranță, securitate și eficiență, respectiv, modul de construcție și aprobare a bugetului pe perioada cât statul este acționar majoritar și anume prin ordin al Ministrului Transporturilor, la propunerea adunării generale a acționarilor, societatea fiind exceptată de la aplicarea prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 26 din 21 august 2013 privind întărirea disciplinei financiare la nivelul unor operatori economici la care statul sau unitățile administrativ-teritoriale sunt acționari unici ori majoritari sau dețin direct ori indirect o participație majoritară.

Astfel, în contextul reglementărilor actuale din domeniul aviației civile se pot elimina barierele concurențiale pentru operatorul aerian național și se poate asigura o mai mare flexibilitate în gestionarea resurselor. Neluarea în regim de urgență a acestor măsuri legislative va conduce la agravarea situației financiare a companiei TAROM, prin imposibilitatea acesteia de a implementa politici bugetare care să-i permită restructurarea și eficientizarea activităților în domeniile cheie (tehnic, operațional, distribuție și marketing), în scopul obținerii profitului, în paralel cu menținerea și atragerea, în funcție de necesar, a unui personal înalt calificat și competitiv, ceea ce poate afecta în mod negativ siguranța operațiunilor de transport aerian desfășurate.

3. Alte informații – Prin adresa nr.17815/11.01.2018, Consiliul Concurenței menționează că proiectul de Ordonanță de urgență propus nu intră sub incidența Legii Concurenței nr.21/1996 și nici a reglementărilor în domeniul ajutorului de stat. Prin adresa nr. 25A/26.02.2018, Ministerul pentru Relația cu Parlamentul a emis avizul de oportunitate asupra proiectului de ordonanță de urgență propus.

Secțiunea a 3-a

Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1. Impact macro-economic

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. Impact asupra mediului de afaceri

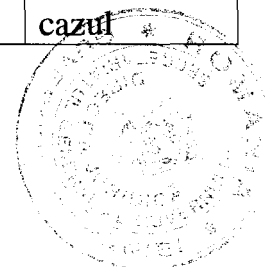
Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect

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. Impact social						
Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect						
4. Impact asupra mediului						
Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect						
5. Alte informații – Nu este cazul						
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)						
Proiectul de act normativ nu are impact asupra bugetului general consolidat.						
- în mii lei (RON) -						
Indicatori	Anul curent	Următorii patru ani				Media pe cinci ani
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:						
impozit pe profit	0	0	0	0	0	0
impozit pe venit	0	0	0	0	0	0
b) bugete locale						
impozit pe profit	0	0	0	0	0	0
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:	0	0	0	0	0	0
contribuții de asigurări						
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care: <i>Nu este cazul</i>						
a) buget de stat, din acesta:						
cheltuieli de personal						
bunuri și servicii						
b) bugete locale:						
cheltuieli de personal						
bunuri și servicii						
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:						
cheltuieli de personal						
bunuri și servicii						
3. Impact financiar, plus/minus, din care:	0	0	0	0	0	0
a) buget de stat						
b) bugete locale						
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						Nu este cazul
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						Nu este cazul



6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare							Nu este cazul
7. Alte informații	Nu sunt						

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

1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ (acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ):

a) acte normative care se modifică sau se abrogă ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ;

b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect

1¹. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect

2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare:

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect

3. Măsurile normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect

4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect

5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente, făcându-se referire la un anume acord, o anume rezoluție sau recomandare internațională ori la alt document al unei organizații internaționale:

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect

6. Alte informații - Nu sunt.

Secțiunea a 6-a
Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizațiile 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

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect

5. Informații privind avizarea de către:

a) **Consiliul Legislativ** – Proiectul prezentului act normativ a fost avizat de Consiliul Legislativ prin avizul nr.414/2018.

b) **Consiliul Suprem de Apărare a Țării**

c) **Consiliul Economic și Social**

d) **Consiliul Concurenței** – Consiliul Concurenței a transmis adresa nr. nr.17815/11.01.2018

e) **Curtea de Conturi**

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

6. Alte informații - Nu sunt.

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

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 documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea de Guvern 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

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

3. Alte informații - Nu sunt

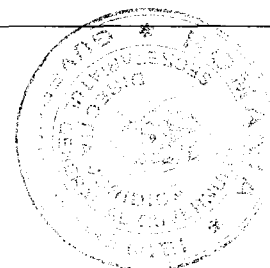
Secțiunea a 8-a

Măsuri 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 sunt.



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru completarea art. 4 din Ordonanța Guvernului nr.45/1997 privind înființarea Societății Comerciale „Compania națională de transporturi aeriene române – TAROM” - S.A., pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM – MINISTRU

VIORICA DĂNCILĂ



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru completarea art. 4 din Ordonanța Guvernului nr.45/1997 privind înființarea Societății Comerciale „Compania națională de transporturi aeriene române – TAROM” - S.A., pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM – MINISTRU

VIORICA DĂNCILĂ

