

## EXPUNERE DE MOTIVE

### Secțiunea 1

#### Titlul proiectului de act normativ

**LEGE pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului privind instituirea cadrului legal pentru acordarea unor ajutoare de stat Societății ”Compania națională de transporturi aeriene române – TAROM” S.A. și Societății Blue Air Aviation S.A. pentru compensarea pierderilor economice suferite în contextul pandemiei COVID-19**

### Secțiunea a 2-a

#### Motivul emiterii actului normativ

#### 1.Descrierea situației actuale

1. Având în vedere evoluția situației epidemiologice determinată de răspândirea coronavirusului SARS-CoV-2 în România și declararea, la data de 11 martie 2020, a „pandemiei” de către Organizația Mondială a Sănătății, Guvernul României a impus aplicarea unor măsuri de prevenire a răspândirii noului coronavirus pe teritoriul României, printre acestea regăsindu-se și suspendarea temporară a operării curselor aeriene spre/dinspre marea majoritate a statelor europene. Măsura suspendării zborurilor spre/dinspre anumite state, introdusă pe perioada stării de urgență, a fost prelungită și pe perioada stării de alertă.

Sectorul aviației este unul dintre cele mai afectate de noua criză, iar la nivel european toate statele caută soluții de sprijin financiar pentru acei transportatori aeriene care sunt vitali pentru menținerea conectivității rapide, stabile și continuă cu alte state.

În cazul României, în prezent, doar doi transportatori aeriene operează servicii aeriene regulate și asigură stabilitatea conectivității aeriene internaționale a României, respectiv “Compania națională de transporturi aeriene române – TAROM” (denumită în continuare TAROM) și SC BLUE AIR AVIATION SA (denumită în continuare BLUE AIR). Cele două companii aeriene se confruntă cu pierderi importante din cauza efectelor pandemiei COVID -19 asupra industriei de transport aerian.

Tarom și BLUE AIR acoperă aproape o treime din piața de



transport aerian din Romania (respectiv o cotă de piață cumulată de 30.7% conform cifrelor la 2019), având împreună la data de 30 martie 2020 un număr de aproximativ 2730 angajați (respectiv, 1.800 angajați în cadrul TAROM și 930 angajați în cadrul BLUE AIR) și generând activitate pentru un număr semnificativ de furnizori și subcontractori care depind de activitatea acestora. Dificultatea financiară în care acestea se află reprezintă în fapt o amenințare directă la adresa consumatorului român, din perspectiva unor eventuale implicații negative asupra asigurării continuității în condiții de siguranță și competitivitate a serviciilor de transport aerian, menținerea pe piață a celor două companii fiind vitală pentru stabilitatea și securizarea conectivității aeriene a României.

2. Compania Națională de Transporturi Aeriene Române TAROM - S.A, denumită în continuare TAROM, a fost înființată și își desfășoară activitatea în conformitate cu Ordonanța Guvernului nr. 45/1997 privind înființarea Societății Comerciale "Compania națională de transporturi aeriene române - TAROM" - S.A., cu modificările și completările ulterioare, având ca obiect principal de activitate executarea de transporturi aeriene interne și internaționale de călători, bagaje, mărfuri și poștă, prin curse regulate și charter, precum și prestații legate de transportul aerian, respectiv comercializarea în regim duty-free, handling, catering, transport terestru în continuarea transportului aerian și alte activități stabilite prin statutul societății.

În ceea ce privește acționariatul, TAROM este o societate comercială pe acțiuni, pachetul de acțiuni fiind deținut de: Statul Român, reprezentat prin Ministerul Transporturilor – 97,22%, Societatea de Investiții Financiare "Muntenia" S.A. – 0,08%, Regia Autonomă "Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian" - ROMATSA R.A. – 1,24%, Compania Națională "Aeroporturi București" S.A – 1,46%.

În anul 2019, TAROM a înregistrat un număr de 2.9 milioane pasageri, la același nivel cu anul precedent. TAROM este principalul operator aerian de curse regulate pe rute interne și al treilea operator aerian de pe piața de transport aerian din România, cu o cotă de aproximativ 13% din această piață.

Pe fondul suspendării zborurilor, TAROM a înregistrat în luna martie 2020, un număr de 93.114 pasageri, în scădere cu 57% față de numărul pasagerilor bugetați pe luna martie 2020. În luna aprilie 2020 traficul de pasageri pe cursele regulate a fost suspendat complet, fiind reluat, pe câteva rute, abia începând cu luna iunie a.c.

Deteriorarea gravă a situației financiare este cauzată de creșterea începând cu luna martie a.c. a raportului dintre cheltuielile

și veniturile obținute de TAROM în aceeași perioadă. Astfel, în timp ce veniturile au scăzut semnificativ ca urmare a reducerii traficului de pasageri (scăderea este de aproximativ 90% pentru lunile aprilie și mai și de peste 50% pentru restul anului 2020), cheltuielile se vor reduce doar într-o proporție mai mică, respectiv cea corespunzătoare cheltuielilor de operare directe (ex: combustibil, leasing flotă, salarii directe, taxe de aeroport, etc). Cheltuielile fixe au rămas în general constante sau chiar au crescut la anumite capitole, pentru asigurarea conservării flotei pe perioada de neoperare.

Din planul de lichidități prezentat de TAROM pentru perioada martie – decembrie 2020 rezultă intrări estimate în cuantum de 151,5 milioane euro, incluzând și ajutorul de salvare (în cuantum de 36,7 milioane euro) autorizat de Comisia Europeană în luna februarie a.c., în timp de ieșirile de flux numerar sunt estimate la 259,4 milioane euro.

Pentru a acoperi deficitul de finanțare, TAROM solicită un ajutor de stat de 312.744.200 lei (aprox. 64,8 mil EUR) care îi va permite să-și continue activitatea în condiții de siguranță, pe măsură ce traficul aerian va fi reluat. Totodată, acest ajutor îi va permite companiei să inițieze planul de restructurare care urmează să fie finalizat până în luna august a.c. și transmis Comisiei Europene spre aprobare. Valoarea prejudiciului pentru care se solicită compensarea este reprezentată de diferența dintre veniturile pierdute și costurile evitate ca efect direct al focarului COVID-19.

3. Societatea comercială Blue Air Aviation SA este o societate cu capital integral privat românesc, 99,9% din pachetul de acțiuni fiind deținut de societatea Airline Invest SA, persoană juridică cu capital românesc. Capitalul social al Airline Invest este de 1.681.344.400 lei, constituit din valoarea acțiunilor BLUE AIR.

Blue Air desfășoară cu preponderență transporturi internaționale de pasageri prin curse regulate ce deservește interesele diasporei românești, precum și zboruri interne în Italia și România. Alte activități desfășurate de companie sunt realizarea unor lucrări de reparații și întreținere aeronave.

În cursul anului 2019, BLUE AIR a transportat peste 4,2 mil pasageri operând o flotă de 25 aeronave și detinând o cota de piață de 17,8%.

În luna martie 2020, BLUE AIR a înregistrat o scădere cu 60% a numărului de pasageri transportați față de perioada similară a anului precedent, în condițiile deciziei de sistare a zborurilor regulate începând cu data de 21 martie 2020, în contextul măsurilor de restricționare a circulației populației luate de statele europene și țări terțe. În lunile aprilie-mai, cursele regulate au fost suspendate

complet, compania operând numai zboruri charter și la cerere, ale căror încasări au fost folosite exclusiv pentru costurile de operare ale respectivelor curse, și, în mică măsură, pentru acoperirea necesarului de certificate de CO2 necesare conformării cu cerințele europene.

Având în vedere faptul că pe fondul restricțiilor de mobilitate dispuse pe perioada stării de urgență și continuate pe perioada stării de alertă, BLUE AIR se află în imposibilitatea asigurării continuității activității de zboruri regulate, iar în lipsa acordării ajutorului de stat, compania nu va avea resursele financiare pentru a relua activitatea.

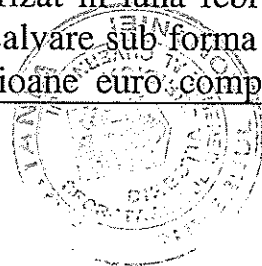
Prejudiciului generat de pandemia COVID-19 este reflectat în reducerea veniturilor companiei cu 1.045,9 mil lei (216.71 milioane Euro), fiind cauzat de sistarea zborurilor planificate. În ciuda măsurilor luate de reducere a costurilor directe și indirecte, estimate pentru aceeași perioadă la 724.38 mil lei (150.09 milioane Euro), această scădere de venituri va antrena un prejudiciu de 321,57 mil lei (66.63 milioane Euro). Astfel, pierderea netă a BLUE AIR estimată pentru perioada 1.01.2020-31.12.2020, care se dorește compensată, este estimată la de 300,77 mil lei (62.32 mil Eur), față de un profit planificat conform bugetului inițial de 20.81 mil lei (4.5 mil Eur).

4. La data de 31.12.2019 atât TAROM cât și Blue Air erau întreprinderi aflate în dificultate în sensul Orientărilor privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor nefinanciare aflate în dificultate (2014/C 249/01) publicate în Jurnalul Uniunii Europene din 31.07.2014.

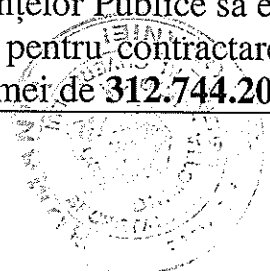
5. Pentru a simplifica procedurile aplicabile în mod uzual în domeniul ajutorului de stat și pentru a veni în ajutorul statelor membre în această perioadă dificilă, Comisia Europeană a publicat Cadrul Temporar privind măsurile de ajutor de stat în sprijinul economiei, în situația generată de răspândirea COVID-19.

Comisia menționează și faptul că, în afara prevederilor Cadrului Temporar, statele membre pot să acorde compensații întreprinderilor din sectoarele care au fost afectate în mod special de epidemie (de exemplu, transporturi, turism, cultură, ospitalitate și comerțul cu amănuntul) pentru pagubele suferite ca urmare a epidemiei și cauzate direct de aceasta, în temeiul art. 107 alin. (2) lit. b) TFUE, după autorizarea prealabilă a acestor ajutoare de către Comisia Europeană.

Menționăm că, în conformitate cu normele europene privind ajutoarele de stat, Comisia Europeană a autorizat în luna februarie a.c. (caz SA.56244) acordarea unui ajutor de salvare sub forma unui împrumut temporar de aproximativ 36,7 milioane euro companiei



	<p>TAROM, care urma să asigure acoperirea cheltuielilor minime de funcționare ale companiei, pentru perioada martie – august 2020 și să permită totodată elaborarea de către companie a unui plan de restructurare. Suma de care beneficiază TAROM în baza ajutorului de salvare nu poate însă acoperi pierderea generată companiei de pandemia COVID-19. Cu titlu de exemplu, menționăm că planul de lichidități al TAROM, în baza căruia a fost stabilit ajutorul de salvare, prevedea realizarea unor venituri proprii, în perioada martie – august 2020, de aproximativ 145 milioane euro. Din cauza pandemiei COVID-19, veniturile estimate ale companiei pentru perioada martie – august 2020 nu vor depăși 38 milioane euro.</p> <p>Menționăm totodată că, în conformitate cu prevederile paragrafului 15 din Cadrul Temporar, în sfera principiului „pentru prima și ultima dată” din Orientările comunitare privind salvarea și restructurarea nu intră ajutoarele pe care Comisia le declară compatibile în temeiul art. 107 alin. (2) lit. b) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene, întrucât acest din urmă tip de ajutor nu este „un ajutor pentru salvare, un ajutor pentru restructurare sau un sprijin temporar pentru restructurare” în sensul punctului 71 din Orientările privind salvarea și restructurarea.</p> <p>Prin urmare, statele membre pot acorda compensații în temeiul art. 107 alin. (2) lit. b) din TFUE pentru pagubele cauzate în mod direct de epidemia de COVID-19 întreprinderilor care au primit anterior ajutor de stat în temeiul Orientărilor privind salvarea și restructurarea, dar care nu poate acoperi paguba rezultată în urma pierderilor de trafic și efectelor negative cauzate de pandemia de COVID-19.</p> <p>6. În cadrul ședinței Guvernului din data de 23.04.2020 a fost supus dezbaterii și a fost aprobat un memorandum care propunea printre altele și acordarea unui ajutor de stat companiilor TAROM și Blue Air pentru pagubele suferite ca urmare a epidemiei COVID-19 și cauzate direct de această epidemie, în baza art. 107(2)b) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene.</p>
<p><b>2.Schimbări preconizate</b></p>	<p>Scopul proiectului de act normativ propus îl reprezintă crearea cadrului legal pentru acordarea unor măsuri de ajutor de stat individual, în baza art. 107 (2) b) TFUE, pentru a se asigura funcționarea TAROM și BLUE AIR pe perioada pandemiei COVID-19, dar și pe perioada imediat următoare, până la relansarea operațiunilor de transport aerian și stabilizarea situației financiare a celor două companii.</p> <p>Se propune autorizarea Ministerului Finanțelor Publice să emită, la solicitarea TAROM, o <b>garanție de stat</b> pentru contractarea de către Beneficiar a unui împrumut în limita sumei de <b>312.744.200 lei</b>,</p>



pe o perioadă de **6 ani**, cu titlu de ajutor de stat, precum și, la solicitarea **Blue Air**, o **garanție de stat** pentru contractarea de către Beneficiar a unui împrumut în limita sumei de **300.775.000 lei** pe o perioadă de **6 ani**, cu titlu de ajutor de stat.

**Garanțiile vor acoperi în procent de 100% valoarea celor două împrumuturi, a dobânzilor și comisioanelor aferente.**

Ajutorul de stat sub formă de garanție de stat se acordă în scopul acoperirii cheltuielilor de exploatare și de capital necesare susținerii activității celor doi transportatori aerieni, TAROM și BLUE AIR, până la data de 31.12.2020 și nu va depăși valoarea pierderilor suferite ca urmare a pandemiei COVID-19 și cauzate direct de această pandemie, evaluate de către cele două societăți și stabilite în conformitate cu Decizia Comisiei Europene.

**Furnizorul ajutoarelor de stat este Ministerul Finanțelor Publice iar administratorul acestora, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor.**

**Evaluarea capacității de rambursare, a clasei de risc și a structurii garanțiilor** constituite de fiecare beneficiar în favoarea statului se realizează pe baza unei analize economico-financiare efectuate de către EximBank - S.A..

De asemenea, **garanția de stat va fi garantată de către fiecare din cele două companii cu garanții** care să acopere cel puțin valoarea împrumuturilor, dobânzilor și comisioanelor aferente, care vor fi instituite în conformitate cu dispozițiile art. 4 din proiectul de act normativ.

**Condițiile de acordare a garanției și structura finanțării garantate de stat**, documentația contractuală aferentă (model convenție de garantare), termenii și condițiile financiare (maturitate, dobândă, perioadă de grație) se vor stabili în conformitate cu **Cadrul temporar pentru măsuri de ajutor de stat pentru sprijinirea economiei în contextul actualei epidemii de COVID 19 și se vor aproba prin Hotărâre a Guvernului**, la propunerea Ministerului Finanțelor Publice.

**Ministerul Finanțelor Publice va încheia cu TAROM, respectiv, cu BLUE AIR câte o convenție de garantare** în care vor fi precizate drepturile și obligațiile părților, precum și termenii și condițiile de acordare și derulare a garanției de stat.

Până la data de 30 aprilie 2021, TAROM, respectiv BLUE AIR, vor prezenta analize economico-financiare realizate de către un auditor financiar independent din care să reiasă valoarea reală a pagubei cauzate direct fiecărei societăți de pandemie COVID-19, în perioada 01.03.2020 – 31.12.2020. În cazul în care această valoare este mai mică decât sumele pentru care au fost emise scrisori de

garanție de stat, diferența se returnează finanțatorului, iar valoarea garanției de stat se diminuează corespunzător.

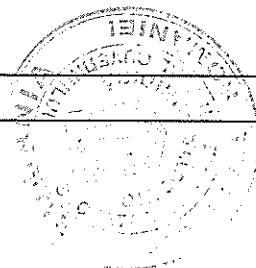
În situația în care pe parcursul derulării împrumutului, unul dintre Beneficiari intră în lichidare, creanțele statului rezultate din gestionarea împrumutului se urmăresc și se execută în condițiile legii. Sumele recuperate în urma procesului de lichidare se fac venit la fondul de risc.

**În cazul companiei Blue Air, până la rambursarea integrală a împrumutului garantat:**

- a) acționarii nu încasează dividende;
- b) beneficiarul nu rambursează împrumuturi către acționari;
- c) Ministerul Finanțelor Publice și Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor numesc câte un reprezentant al statului în consiliul de administrație al Blue Air, cu drept de veto;
- d) orice contract de achiziție sau vânzare cu impact asupra activelor și pasivelor companiei, se realizează cu aprobarea consiliului de administrație al Blue Air;
- e) Blue Air nu poate înstrăina/restitui aeronave sau alte active aferente activității de baza decât cu avizul Ministerului Transporturilor Infrastructurii și Comunicațiilor;
- f) din împrumutul garantat de stat beneficiarul rambursează cu prioritate, datoriile către statul român, împrumutul contractat de la Eximbank S.A., în nume și cont stat, în valoare de 30,3 milioane lei și accesoriile aferente, precum și obligațiunile corporative emise prin plasament privat către Societatea de Investiții Financiare Banat-Crișana, în valoare rămasă de 6 milioane EUR și accesoriile aferente;
- g) după răscumpărarea obligațiunilor corporative emise către Societatea de Investiții Financiare Banat-Crișana, în valoare rămasă de 6 milioane EUR, beneficiarul constituie ipotecile de rang I prevăzute la art. 4 alin. (2).
- h) Airline Invest S.A. are calitatea de co-debitor/fidejutor al împrumutului garantat de stat.

În lipsa acordării ajutoarelor de stat există o mare probabilitate ca TAROM și BLUE AIR să intre în incapacitate de plată și, în final, în faliment. Pentru a face posibilă redresarea activității celor doi transportatori aerieni după patru luni de lipsă de venituri datorate suspendării activității de zboruri regulate din cauza restricțiilor de operare impuse de statele europene, inclusiv de România, și pentru a evita demararea procedurii de insolvență pe durata acoperită de ajutorul de stat, dreptul creditorilor de a solicita deschiderea procedurii de insolvență conform art. 70 din Legea insolvenței nr. 85/2014 este suspendat pe o perioadă de 6 luni de la data la care

	<p>Beneficiarului i s-a acordat ajutorul de stat.</p> <p>Pentru asigurarea respectării normelor europene în materia ajutoarelor de stat se prevede că acordarea ajutorului individual de stat se va face numai după obținerea autorizării din partea Comisiei Europene și în condițiile prevăzute în decizia forului european.</p> <p>Cu privire la oportunitatea concretă a promovării măsurilor de ajutor de stat individual pentru TAROM și Blue Air precizăm că, la nivel european, în contextul generat de criza COVID-19, unele state membre au demarat și parcurs procedurile necesare în vederea obținerii de ajutoare de stat în sectorul aerian, în baza art. 107 alin. (2) lit. b) sau art. 107 alin. (3) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene (a se vedea cazurile Air France, SAS, LUFTHANSA, CONDOR, Austrian Airlines, Alitalia, etc.).</p> <p>Neadoptarea acestor măsuri imediate, prin utilizarea de proceduri de legiferare pe calea ordonanței de urgență, ar avea consecințe negative imediate asupra activității celor două companii, fapt ce: (i) poate avea implicații negative asupra asigurării continuității în condiții de siguranță a serviciilor de transport aerian, (ii) va influența negativ conectivitatea internă și internațională a României, (iii) poate conduce la un impact social negativ asupra angajaților proprii, prin posibilitatea pierderii locurilor de muncă, dar și asupra celor ce desfășoară activități în cadrul operatorilor economici care colaborează orizontal cu cele două companii, (iv) poate afecta în mod negativ, iremediabil, procesul de restructurare al companiei TAROM și poate conduce la încetarea activității companiei BLUE AIR.</p>
<b>3. Alte informații</b>	Nu este cazul
<b>Secțiunea a 3-a</b> <b>Impactul socio-economic al proiectului de act normativ</b>	
1. Impactul macroeconomic	Nu este cazul.
1 <sup>1</sup> . Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Nu este cazul. Măsura de ajutor de stat a fost prenotificată la Comisia Europeană și se va aplica doar după autorizarea acesteia..
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Nu este cazul
2 <sup>1</sup> . Impactul asupra sarcinilor administrative	Nu este cazul
2 <sup>2</sup> . Impactul asupra	Nu este cazul





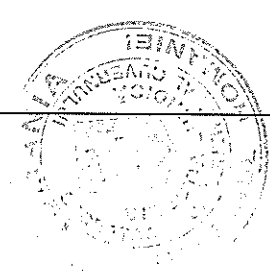
Întreprinderilor mici și mijlocii	
3. Impactul social	Ajutorul de stat acordat conform actului normativ propus va asigura funcționarea TAROM și BLUE AIR pe perioada pandemiei COVID 19, dar și pe perioada imediat următoare, până la relansarea operațiunilor de transport aerian și stabilizarea situației financiare a companiei, asigurând locuri de muncă pentru aproximativ 1800 angajați proprii, precum și pentru angajații operatorilor economici cu care aceste companii au relații de afaceri.
4. Impactul asupra mediului	Nu este cazul.
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)

- 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: (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	Nu este cazul					
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget 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	Nu este cazul					

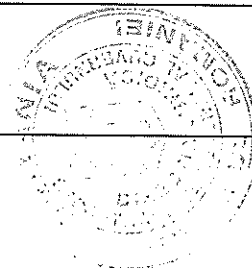


bunuri și servicii	
3. Impact financiar, plus/minus, din care: a) buget de stat b) bugete locale	
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Nu este cazul
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	Nu este cazul
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Nu sunt
7. Alte informații	Măsura de ajutor de stat propusă prin acest act normativ se va asigura prin <b><u>emiterea de către Ministerul Finanțelor Publice a unor garanții de stat</u></b> pentru: - contractarea de către TAROM a unui împrumut în sumă maximă de <b>312.744.200 lei</b> , pe o perioadă de 6 ani, - contractarea de către BLUE AIR a unui împrumut în sumă maximă de sumă maximă de <b>300.775.000 lei</b> , pe o perioadă de 6 ani, în condițiile autorizării măsurii de ajutor de stat de către Comisia Europeană.

#### 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	Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea condițiilor de acordare a garanției, inclusiv a primei de garantare și a structurii finanțării garantate de stat, precum și a documentației contractuale aferentă
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare	Nu este cazul

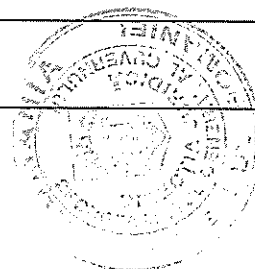


3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Nu este cazul
4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Nu este cazul
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Nu este cazul
6. Alte informații	Nu au fost identificate.

**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	Nu este cazul
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.	Nu este cazul
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.	Nu este cazul
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Nu este cazul
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	Proiectul prezentului act normativ a fost avizat de Consiliul Legislativ prin avizul nr. 840/2020. Consiliul Economic și Social a transmis adresa nr. 7369/2020. Consiliul Concurenței a transmis adresa nr. 10236/2020
6. Alte informații	Nu au fost identificate.

**Secțiunea a 7-a**



<b>Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea actului normativ</b>	
1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ a fost publicat pe pagina de web a Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor. 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 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.
<b>Secțiunea a 8-a</b> <b>Măsuri de implementare</b>	
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	Nu este cazul
2. Alte informații	Nu au fost identificate.



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului privind instituirea cadrului legal pentru acordarea unor ajutoare de stat Societății ”Compania națională de transporturi aeriene române – TAROM” S.A. și Societății Blue Air Aviation S.A. pentru compensarea pierderilor economice suferite în contextul pandemiei COVID-19, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

  
PRIM - MINISTRU

  
LUDOVIC ORBAN

