



PARLAMENTUL ROMÂNIEI

SENAT

CAMERA DEPUTAȚILOR

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1 „Titlul proiectului de act normativ” – Lege privind transmiterea unor suprafețe de teren pentru realizarea proiectului „Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional Iași” .

Secțiunea a 2-a „Motivul emiterii actului normativ ”

Aeroportul Iași este unul dintre cele mai vechi aeroporturi atestate din țară ce și-a câștigat statutul de reprezentativitate comercială în perioada interbelică, începând cu anul 1926, când s-a oficializat și cursa regulată București-Galați-Iași și Chisinau operate cu aeronave De Havilland, bimotoare cu elice și capacitate maximă de 14 pasageri.

Contextul tehnologiilor moderne actuale în construcția de aeronave transport mărfuri și pasageri conduce la dotarea operatorilor aerieni cu aeronave de mare capacitate pentru a crește indicele de rentabilitate economică a operațiunilor aeriene. Aceste tipuri de aparate au greutăți de peste 100 tone, anverguri de peste 48 m cu distanțe de mai bine de 19 m între roțile trenului de aterizare.

Practic, menținând condițiile infrastructurale actuale, Aeroportul Iași va avea un grad de uzura morală avansată și o uzură fizică accentuată.

În aceste condiții, activitatea de transport aerian care pentru oamenii de afaceri, investitori, turiști și alte categorii de segmente deservite, pentru care

timpul este o importanta resursă economică, nu va mai putea fi desfășurată în Regiunea de Nord Est în condiții optime, determinând întreruperea legăturilor directe cu Europa de Vest și în mod indirect cu restul rețelei de transport construită până în prezent cu numeroase eforturi din partea Consiliului Județean și al Aeroportului Iași.

Aeroportul Iași este operat zilnic de aparate cu greutate de aproximativ 50 tone, cu o frecvență de 12 mișcări. Aceasta conduce la grave deteriorări a rezistenței structurale, în plus sub pista actuală s-a acumulat apă ceea ce slăbește și mai mult rezistența acesteia. În acest ritm de operare aeriană, în cel mult doi ani, suprafața de mișcare aeronautică - pista, cale rulare, platformă - va deveni impracticabilă, aeroportul trebuind să fie închis deoarece până în prezent lucrările efectuate asupra pistei, căilor de rulare, platformei de imbarcare au fost strict de întreținere și/sau reparații.

De asemenea, nici dimensiunile actuale ale pistei de aterizare decolare, alături de cele ale căilor de rulare și platformei nu vor mai corespunde cerințelor traficului actual și de perspectivă; studiile de piață prognozează în viitorii 15 ani o creștere a traficului pe aeroport de până la 1,5-2 milioane de pasageri pe an.

Astfel, este necesară în prima fază reabilitarea suprafeței de mișcare aeronautică actuală la un indice de portanță superior (de la PCN 22 actual la PCN 60), urmată de o extindere a pistei de aterizare decolare la 3000 m și reajustarea întregii suprafețe de mișcare la PCN 60 .

1. Descrierea situației actuale

Potrivit Legii nr.45/2009 privind organizarea și funcționarea unităților de cercetare-dezvoltare din domeniile agriculturii, silviculturii, industriei alimentare și a Academiei de științe Agricole și Silvice „Gheorghe Ionescu - Sisești" , o parte din terenul identificat pentru realizarea acestei investiții, aflat în imediata apropiere a Aeroportului Internațional Iași se află în domeniul

public al statului român, și în administrarea Academiei de științe Agricole și Silvici „Gheorghe Ionescu-Sisești” -Stațiunea de Cercetare-Dezvoltare pentru Creșterea Bovinelor Dancu Iași.

Având în vedere importanța și interesul public al activității desfășurate de către Stațiunea de Cercetare-Dezvoltare pentru Creșterea Bovinelor Dancu Iași, Academia de Științe Agricole și Silvici „Gheorghe Ionescu-Sisești” a fost de acord cu transferul unei suprafețe de teren de 143,03 ha cu condiția primirii la schimb a unei suprafețe echivalente din administrarea Agenției Domeniilor Statului.

Acordul Academiei a fost emis în considerarea faptului că terenul ce urmează a fi transmis județului Iași - Consiliului Județean Iași nu constituie teren indispensabil activității de cercetare - dezvoltare inovare, precum și faptul că patrimoniul acestei entități nu va fi diminuat întrucât ASAS - Stațiunea de Cercetare-Dezvoltare pentru Creșterea Bovinelor Dancu Iași va primi la schimb o suprafață de teren echivalentă de la Agenția Domeniilor Statului pe una din locațiile propuse și pentru care aceasta și-a dat acceptul.

Agenția Domeniilor Statului a fost, la rândul său de acord cu transmiterea unei suprafețe de teren echivalente din domeniul privat al statului și din administrarea Ministerului Agriculturii, Pădurilor și Dezvoltării Rurale Agenția Domeniilor Statului -Reprezentanța Iași în domeniul public al statului și în administrarea Academiei de științe Agricole și Silvici „Gheorghe Ionescu-Sisești -Stațiunea de Cercetare-Dezvoltare pentru Creșterea Bovinelor Dancu Iași ” .

Totodată, Agenția Domeniilor Statului face cunoscut faptul că ADS - Reprezentanța Iași a întocmit cel puțin trei variante de amplasamente teren echivalent, în suprafața de 143,03 ha, aflat în administrarea A.D.S București, pe raza județului Iași, concesionat sau arendat de cel puțin trei concesionari/arendași sau terenuri libere de contract, varianta aleasă de către Stațiunea de Cercetare-Dezvoltare pentru Creșterea Bovinelor Dancu Iași, fiind

suprafața de 143,03 ha teren aflat pe teritoriul administrativ al comunei Țuțora, județul Iași și dat în concesiunea S.C. AGROIND HOLBOCA SA.

După cum rezultă din adresa Agenției Domeniilor Statului București nr. 51538/27.10.2008 pentru bunurile prevăzute în anexa nr. 2 la prezentul proiect de act normativ, aceasta instituție nu deține extras de carte funciară, datorită faptului că procesul de inventariere, măsurare topo-cadastrală, intabulare nu a fost încă finalizat, urmând ca la terminarea procesului de întabulare, numărul cadastral să fie obținut de către ASAS.

Așa cum s-a menționat, suprafața de teren de 143,03 ha care urmează a fi acordată la schimb de către Agenția Domeniilor Statului este situată pe raza comunei Țuțora, jud. Iași fiind în prezent concesionată către SC AGROIND HOLBOCA SA, conform contractului de concesiune nr. 18/18.01.2002.

Având în vedere, faptul că prin promovarea acestui act normativ se creează premisele realizării investiției de interes public „Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional Iași”, asigurarea terenului reprezentând condiția esențială pentru executarea unui obiectiv care vizează interesul public cu impact economic major nu numai în zonă ci și la nivel național, se impune denunțarea unilaterală (rezilierea) contractului de concesiune nr. 18/2002, urmând ca despăgubirile și daunele solicitate de S.C Agroind Holboca SA, ca urmare a încetării contractului de concesiune să fie suportate din bugetul propriu al județului Iași .

Terenurile transmise nu fac obiectul unor cereri de reconstituire a dreptului de proprietate privată sau de restituire, depuse în temeiul actelor normative cu caracter special privind fondul funciar, respectiv cele care reglementează regimul juridic al imobilelor preluate abuziv de statul român în perioada 6 martie 1945-22 decembrie 1989, ori al unor litigii pe rolul instanțelor judecătorești , după caz, potrivit legislației în vigoare.

2. Schimbari preconizate

Prin promovarea acestui act normativ se creează premisele pentru realizarea proiectului „Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional Iași”, asigurarea terenului reprezentând condiția esențială pentru realizarea unor investiții de interes general, obiectiv care vizează interesul public cu impact majoritar economic nu numai în zona ci și la nivel național.

3. Justificarea caracterului de urgență

Obiectivul de investiții „Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional Iași” reprezintă o prioritate pentru județ, variantă care corespunde în totalitate necesităților, iar efectuarea acestui demers consta în faptul că, prin realizarea aeroportului va crește producția industrială, volumul exporturilor, numărul investițiilor străine, transportul, se va dezvolta turismul, creându-se și noi locuri de muncă . De asemenea, se va avea în vedere facilitarea accesului atât spre zonele turistice cât și spre cele cu potențial economic al județului Iași și zonele învecinate acestuia.

Aeroportul Internațional Iași reprezintă obiectivul strategic în dezvoltarea economiei atât a județului Iași cât și a întregii zone a Moldovei, constituind una din condițiile esențiale pentru atragerea investitorilor în aceasta regiune.

La aceasta dată singura modalitate de legătură rapidă cu partea de est a Uniunii Europene o reprezintă Aeroportul Iași care, în condițiile intensificării traficului aerian și a numeroaselor cereri ale companiilor aeriene de a putea opera în această zonă, este necesară modernizarea și integrarea acestui aeroport în categoria aeroporturilor Internaționale cu un trafic aerian deservit de aeronave de mare capacitate.

Factorii care impun necesitatea dezvoltării traficului aerian de pasageri pe Aeroportul Internațional Iași sunt:

- Cererea insuficient satisfăcută, conform istoricului introducerii rutelor și studiului de piață primar efectuat în rândul pasagerilor.
- Județul Iași reprezintă un pol de dezvoltare socio-economică în regiune este cel mai mare oraș din regiune fiind un important centru universitar cu cele șapte institutii de învățământ preuniversitar;
- Județul Iași generează singur peste 80% din traficul aerian de pasageri;
- Activitatea culturală deosebită generează trafic aerian de studenți și profesori universitari;
- Centrele de cercetare-dezvoltare puternice din Iași generează traficul aerian de pasageri atât a oamenilor de afaceri cât și a cercetătorilor; aici este dezvoltat un important nucleu de cercetare-dezvoltare, orientat spre sectorul industrial ;
- În condițiile diferențelor de salarizare dintre Iași și București, și a lipsei de resurse umane de pe piețele mai vechi, tot mai mulți investitori își mută activitățile în Iași;
- Fluxul anual de turiști străini în Iași este superior ritmului de creștere la nivel național (9,8% anual);
- Relativa proximitate față de Vaslui, Botoșani și Neamț permite satisfacerea cererii de servicii de transport aerian pentru locuitorii din această zonă dar permite în același timp accesul rapid al persoanelor debarcate spre aceste centre urbane.
- Județul Iași se află în zona de graniță a UE cu țările estice, poziția sa fiind una de o importanță deosebită, având în vedere cooperarea transfrontalieră.
- Structura economiei locale, focalizată pe sectorul serviciilor și a domeniilor cu valoare adăugată mare contribuie la dezvoltarea cererii atât pentru transportul de pasageri cât și pentru cel de marfuri.

- Județul Iași este cel mai urbanizat județ al regiunii și deține cea mai mare pondere a populației în regiune.

Mentionăm că Studiul de fezabilitate și Proiectul tehnic au fost realizate încă din anul 2007 iar trecerea timpului- în contextul actualei crize economice- determină justificarea caracterului de urgență al acestui act normativ. Aceasta în condițiile în care, în conformitate cu prevederile HG nr. 28/2008, devizul general întocmit la faza de proiectare - studiu de fezabilitate urmează a fi actualizat în următoarele situații: la data solicitării autorizației de construire; la data organizării procedurii de atribuire a contractului de achiziție publică pentru execuția de lucrări; după încheierea contractelor de achiziție, rezultând valoarea de finanțare a obiectivului de investiție/lucrarilor de intervenții.

De asemenea, trebuie avut în vedere și interesul manifestat de diferite companii străine care vor să investească în dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional Iași, situație care este însă blocată de lipsa terenurilor necesare pentru realizarea acestei investiții.

Adoptarea prezentului act normativ pe calea unei Legi este justificată ținând cont și de interesul public de a atinge, într-un timp cât mai scurt standardele apropiate de cele europene în domeniul activității de transport aerian.

În lipsa unei reglementări imediate s-ar ajunge în imposibilitatea desfășurării traficului aerian în această zonă în condiții care să corespundă standardelor de exploatare și siguranță impuse de normele europene ceea ce ar determina închiderea aeroportului și blocarea accesului către această zonă.

Neadoptarea acestui act normativ are drept consecință tergiversarea dezvoltării și modernizării Aeroportului Iași pentru o perioadă de 4-5 ani, ceea ce ar condamna o întreaga regiune la o stagnare paguboasă referitor la dezvoltarea sa.

Investițiile din această regiune vor întârzia aproape un deceniu (4-5 ani pentru clarificări legate de terenuri plus 4-5 ani pentru construirea obiectivului) .

Prin urmare, Regiunea Moldavă cu capitala la Iași va rămâne cu mult în urma celorlalte regiuni ale țării în ceea ce privește dezvoltarea .

Imprejurarea prezentată întrunește condițiile de urgență și are caracter excepțional care impune adoptarea de soluții imediate ținând cont și de necesitatea realizării unei industrii de transport sigure, eficiente, funcționale, compatibile și adaptabile cu politicile și instituțiile europene.

Regiunea pentru care aeroportul ar constitui un obiectiv vital este cea mai din est zonă a Uniunii Europene și ar putea constitui un cap de pod sau unul din polii de dezvoltare teritorială pentru extinderea relațiilor economice culturale cu Moldova, Ucraina, Rusia.

Neadoptarea acestui proiect de act normativ va prejudicia circa 3-4 milioane de români de șansa recuperării diferențelor existente între aceasta zonă, restul României și Uniunea Europeană. Considerăm că urgența adoptării acestei ordonanțe de urgență este vitală pentru nordul Moldovei și pentru Iași cel mai mare oraș din Regiunea de Dezvoltare Nord - Est .

Sectiunea a 3-a " Impactul socio - economic al proiectului de act normativ"

1.Impactul macroeconomic

Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional Iași reprezintă un obiectiv strategic de maximă importanță, atât la nivel macroeconomic, cât și mezeconomic sau regional. Poziția geografică a Iașului, foarte aproape de centrul Europei, ar putea permite avioanelor de mărfuri și călători de mai mare capacitate, să atingă în circa 3 ore de zbor atât Nordul Europei cât și cel al Africii, atât Atlanticul cât și Uralii. Astfel, Aeroportul Iași ar putea deveni un important centru aviatic de tranzit pentru marile companii interesate, care ar dispune de o pista nouă și conformă cu standardele actuale, de un sistem cargo dezvoltat și de o zonă comercială, turistică și de agrement ce ar completa în mod fericit atractivitatea spațiului. Deja, pe lângă companii românești, la Iași

opereaza *Austrian Airlines* și *Malev*, iar multe altele și-au arătat interesul, în condițiile în care s-ar opera extinderea pistei printre care și *Lufthansa*.

În plus, consacrarea Iașului ca pol național de creștere este imposibilă fără realizarea acestui obiectiv, care să lege rapid capitala Moldovei de toate orașele importante din țară și din alte țări, situând-o astfel în calea fluxurilor comerciale, turistice, financiare tot mai dinamice, care pot asigura accesul la dezvoltare într-o lume interdependentă. Aeroportul Iași s-ar putea astfel înscrie într-un mod benefic într-o rețea națională de comunicații rapide între centre similare, care ar putea da contur unei dezvoltări organice și armonioase a teritoriului național și contribui la atenuarea decalajelor existente în momentul de față.

Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional Iași este o investiție inteligentă ce ar putea constitui un *big-push* pentru dezvoltarea celei mai sarace regiuni a țării și a Europei și există suficiente argumente care pledează pentru ideea ca problematica creșterii economice și a dezvoltării economico-sociale poate fi abordată, în acord cu politicile naționale, într-o manieră optimă, la nivel regional, prin realizarea de economii de scară, poli de creștere, complexe sau districte industriale etc. Nu poate exista o țară bogată fără comunități prospere.

Nu în ultimul rând, poziționarea Iașului ca cel mai estic mare oraș, al Uniunii Europene și al N.A.T.O., la frontiera cu spațiul ex-sovietic, face ca Aeroportul și dezvoltarea sa să devină o miză strategică nu doar din punct de vedere economic și social, ci și geopolitic și militar. Prin efectele de iradiere și externalitățile pozitive pe care le poate crea în regiune, dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional Iași a devenit o condiție sine qua non a emancipării acestei regiuni și de compatibilizare cu altele în context național și european, de unde și atenția majoră acordată de autorități.

2. Impactul asupra mediului de afaceri

Mediul de afaceri local este unul relativ stagnant, iar una dintre cauze o constituie și lipsa de capacitate a Aeroportului. Cunoscut fiind rolul infrastructurii în procesul de dezvoltare, putem considera că reabilitarea acestui obiectiv ar avea efecte benefice, directe și indirecte, în primul rând asupra mediului de afaceri.

În condițiile în care, cu trenul, până la București se fac cam tot atâtea ore ca pe vremea lui Carol I, nemaivorbind despre Timișoara, putem lesne deduce că, împreună cu o promovare adecvată, Aeroportul Iași modernizat ar putea primi mult mai mulți investitori, străini și autohtoni, de care regiunea are mare nevoie în condițiile penuriei relative de capital autohton.

Apoi, realizarea zonei cargo și lungirea pistei ar putea atrage avioane de mari dimensiuni, specializate în transportul aerian de marfuri, care este și mai rentabil decât cel de călători. În era informațiilor și telecomunicațiilor, productivitatea și profitabilitatea țin, în cea mai bună măsură, de viteza realizării tranzacțiilor, care vizează cvasiinstantaneitatea. De aceea, acest obiectiv de investiții este vital pentru regiune. El ar putea permite accesul acestuia la bunăstare, prin accesul oamenilor de afaceri la piețe mult mai vaste și prin rapidă deplasare a oamenilor, marfurilor, serviciilor și informațiilor. Astfel, modernizarea Aeroportului, creșterea calității și a diversității serviciilor oferite, poate avea un efect multiplicator asupra cifrei de afaceri a mai tuturor firmelor, din toate domeniile.

Unul dintre sectoarele care ar putea beneficia cel mai mult este turismul, atât cel de afaceri, cât și cel religios-ecumenic, cel cultural și cel medical. Dar efectele de antrenare pozitive se pot rapid extinde pe orizontală, la domeniul comercial, bancar, hotelier, de loisir s.a. Apoi, dezvoltarea și frecventarea mai intensă a Aeroportului, ar incita mulți investitori să contribuie la realizarea unei zone comerciale și de servicii în preajmă, iar Primăria are deja prevăzută realizarea unei zone de agrement în pădurea Ciric, situată în apropiere.

Indicatorii de trafic arată în mod real faptul că cererea privitoare la transportul aerian, în această zonă, este departe de a fi satisfăcută. Atât numărul mișcărilor de aeronave, cât și numărul de pasageri, interni și externi, au crescut în mod constant în ultimii ani. Un avantaj îl constituie și faptul că Aeroportul este situat la doar 7 km de centrul orașului, de care-l leaga o șosea modernizată și un traseu pitoresc. Mai mentionam și faptul că Planul Urbanistic Zonal prevede introducerea în intravilan a terenului necesar investiției și celelalte facilitati amintite.

Reusita dezvoltarii și modernizarii Aeroportului Iași ar stimula spiritul de initiativa, spiritul antreprenorial al agenților locali, ar permite intensificarea colaborarilor de afaceri, iar daca tinem seama de faptul ca mai toți agenții economici importanti din Iasi sunt legati ca printr-un cordon ombilical de Aeroport, realizam că acolo se poate realiza un *clusters* ce va deschide noi oportunitati de afaceri si poate contribui decisiv la emanciparea economico-socială a întregii regiuni.

3. Impactul social

Potentialul uman, tehnico-economic, turistic, cultural precum si al resurselor de materii prime și agricole existent în arealul deservit de Aeroportul Internațional Iasi impun cu necesitatea transformarea lui într-un nod de transport multimodal de pasageri și marfă cu impact direct asupra dinamicii schimbului de valori pe plan intern și international respectiv asupra dezvoltarii zonei.

4. Impactul asupra mediului

Zona în care se afla amplasamentul aeroportului este antropizată. Pentru construcția obiectivelor se va ocupa cu preponderență teren care în prezent are

folosință agricolă. Nu va fi necesar tăierea de arbori din padurea Ciric, pădure aflată în vecinătatea aeroportului.

În perioada de funcționare a obiectivelor nu vor fi surse de poluare a florei și faunei, traficul aerian nu reprezintă sursa de poluare a vegetației, iar traficul rutier de acces la aeroport nu va avea valori care să determine emisii care să producă depășirea concentrațiilor maxim admisibile, prevăzute de Ordinul nr.592/2002 privind stabilirea valorilor limită a valorilor de prag și a criteriilor și metodelor de evaluare a dioxidului de azot și oxizilor de azot, etc. Lucrarile de modernizare a aeroportului nu vor avea impact asupra peisajului, datorită faptului că obiectivele vor fi construite în cea mai mare parte, pe amplasamentul actual al aeroportului. Aterizările și decolările aeronavelor, rularea pe pistă după aterizare, manipularea aeronavelor la sol, întreținerea, traficul aferent clădirilor de birouri, precum și cel rutier spre și dinspre aeroport contribuie cumulat la impactul pe care funcționarea aeroportului îl are asupra calitatii aerului. Totuși, nici una din aceste surse de poluare din perioada operațională a obiectivelor nu constituie surse semnificative de poluare a aerului. Conform literaturii de specialitate (IATA- Airport Development Reference Manual) aeronavele nu reprezintă sursele principale de poluare a aerului din vecinătatea aeroporturilor. Perioadele de expunere fiind scurte impactul este nesemnificativ. Principalul efect negativ care se manifestă asupra mediului se referă la impactul asupra factorului uman determinat de creșterea nivelului de zgomot, comparativ cu situația actuală urmare a evoluției traficului aerian. Acest impact este redus semnificativ prin instituirea unor zone de interdicție a construirii în zona adiacentă aeroportului, precum și prin utilizarea unor materiale de izolare fonică pentru construcțiile în zonele învecinate.

În concluzie impactul asupra mediului este nesemnificativ prin realizarea investiției „Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional Iași”, în acest sens fiind eliberat Acordul de mediu nr.7/02.06.2008 emis de către

Agencia Regională pentru Protectia Mediului Bacău, urmare a parcurgerii procedurii de evaluare a impactului asupra mediului.

Alte informații

Consiliul Județean Iași a solicitat transmiterea terenului din domeniul public al statului și din administrarea Academiei de științe Agricole și Silvicultură „Gheorghe Ionescu-Sisești” -Stațiunea de Cercetare-Dezvoltare pentru Creșterea Bovinelor Dancu Iași, proiectul fiind considerat de utilitatea publică datorită impactului pozitiv de ordin social și economic.

După finalizarea proiectului „Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional Iași”, piste de decolare, aterizare, căile de rulare și platformele de îmbarcare-debarcare situate pe acestea și terenurile pe care sunt amplasate, vor intra în domeniul public al statului, potrivit punctului 1.25 din anexa la *Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia*, cu modificările și completările ulterioare.

Secțiunea a 4-a «Impactul financiar asupra bugetului general consolidat pe termen scurt pentru anul curent.»

1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus din care:	Buget de stat: - 2008 - 32,79 mii lei; - 2009 - 35,09 mii lei; - 2010 - 37,54 mii lei; - 2010 - 40,17 mii lei; - 2011 - 42,98 mii lei. Total - 188,57 mii lei	Bugete locale: Nu este cazul	Alte mențiuni: Nu este cazul.
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus:	Buget de stat: Nu este cazul.	Bugete locale: Nu este cazul.	Nu este cazul.

3. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare.	Nu este cazul.	Nu este cazul.	Nu este cazul
4. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare.	Nu este cazul.	Estimam ca închirierea unor spații din incinta Aeroportului International Iași unor agenți economici care vor dezvolta activități comerciale și economice în zona, va genera o creștere a cifrei de afaceri de: - 2008-300.000 lei; -2009-220.000 lei; -2010-240.000 lei; -2011 - 250.000 lei; din care prognozăm ca o sumă de 250.000 lei se va întoarce la bugetul de stat sub forma unor taxe și impozite (TV A, impozit pe profit, impozit pe venit). Astfel, se va compensa și pierderea	Nu este cazul.

		de venituri la bugetul de stat rezultată din neîncasarea pentru aceasta perioadă a redevenței platită de către Societatea Comercială AGROIND Holboca S.A. Precizăm că această creștere a veniturilor se va înregistra prin efortul financiar al județului Iasi care și-a asumat acoperirea tuturor cheltuielilor izvorate din contractul de concesiune nr. 18/2002 așa cum rezultă din Angajamentul de plata al județului Iași - Consiliul Județean Iasi	
--	--	---	--

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

Proiectul de act normativ constituie o derogare de la dispozițiile art. 31 din Legea nr. 45 din 2009 privind organizarea și funcționarea Academiei de Științe Agricole și Silvicultură “Gheorhe Ionescu Sisești” și a sistemului de cercetare – dezvoltare din domeniile agriculturii, silviculturii și industriei alimentare.

1. Proiecte de acte normative suplimentare

Nu este cazul

2. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în materie

Nu este cazul.

3. Decizii ale Curții Europene de Justiție și alte documente

Nu este cazul.

4. Evaluarea conformității :

Denumirea actului sau documentului comunitar, numărul, data adoptării și data publicării

Nu este cazul.

5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente

Nu este cazul.

6. Alte informații

Sectiunea a 6-a Activitati de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ

1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ

Nu este cazul

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.

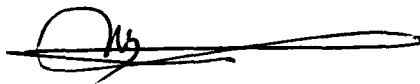
Nu este cazul

Sectiunea a 7-a Măsuri de implementare

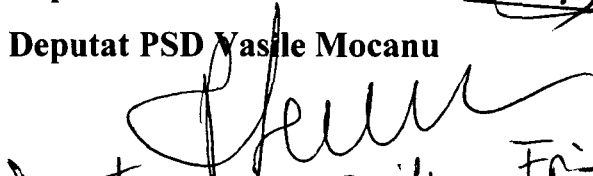
Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale - înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente.

Inițiator:

Deputat PNL Relu Fenechiu



Deputat PSD Vasile Mocanu



Senator PNL Emilian Frîncu

