

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

| | |
|---|--|
| Secțiunea 1 - Titlul proiectului de act normativ | |
| Hotărârea Guvernului pentru aprobarea Notei de fundamentare privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente proiectului de investiții „HeliPol” | |
| Secțiunea a 2-a - Motivul emiterii actului normativ | |
| 2.1. Sursa proiectului de act normativ | Necesitatea dezvoltării capacității autorităților statului de asigurare a unui climat de siguranță în trafic pe fondul evoluției accidentelor rutiere din ultimul timp, având ca obiectiv coordonarea eforturilor în scopul prevenirii și reducerii numărului de accidente rutiere. |
| 2.2. Descrierea situației actuale | <p>Siguranța rutieră a fost văzută ca o problemă a sistemului de transport, o consecință nefastă a acestuia, fără a se ține cont de faptul că accidentele rutiere presupun costuri directe care sunt suportate de sectorul de sănătate, domeniul afacerilor și de către familiile celor implicați. Accidentele rutiere sunt evenimente care au impact socio-economic extrem de puternic asupra societății în ansamblul ei și în mod direct asupra membrilor acesteia.</p> <p>Conform statisticilor, dintre toate modurile de transport, transportul rutier este cel mai periculos și costisitor în termeni de vieți omenești și costuri aferente. Astfel, siguranța rutieră reprezintă o problemă de interes individual, național, european și mondial, iar abordarea acesteia trebuie să fie corespunzătoare fiecărui nivel în parte, cu răspunderea împărțită între toți actorii implicați.</p> <p>Organizația Mondială a Sănătății și Banca Mondială au estimat o creștere alarmantă a deceselor din trafic. Prin urmare, se propune ca decesul/rănirea gravă prin accidente rutiere să fie considerată, alături de problemele cardio-vasculare, cancer și atacuri cerebrale, ca o problemă de sănătate publică. Cum riscul de a fi implicat într-un accident rutier poate fi diminuat prin diferite măsuri, rezultă că și accidentele rutiere pot fi prevenite prin măsuri educative, inginerești, preventive și corective, reducând astfel numărul victimelor acestora.</p> <p>În ciuda unor îmbunătățiri recente, siguranța rutieră este o problemă gravă în România și performanța acesteia este semnificativ mai mică decât media UE. Anual, în România își pierde viața anual peste 1.700 de persoane, iar alte 8.200 sunt rănite grav, fapt care ne plasează în topul țărilor cu risc rutier crescut, în anul 2020 România înregistrând 85 de morți la milionul de locuitori, cu mult peste media UE (42 de morți în accidente de circulație la un milion de locuitori).</p> <p>Principalele cauze generatoare de accidente rutiere grave sunt: indisciplina pietonală, cu o pondere de cca. 21% din total, urmată îndeaproape de viteza excesivă (cca. 19%) și neacordarea priorității de trecere (cca. 17%).</p> <p>Pentru a susține în mod eficient, pe segmentul aflat în responsabilitatea sa, efortul comun al autorităților naționale și al organizațiilor non guvernamentale pentru atingerea obiectivului stabilit de statele membre UE, de reducere a mortalității rutiere cu 50% în intervalul 2021 – 2030, România și-a stabilit ca obiectiv principal reducerea</p> |

| | |
|----------------------------|---|
| | <p>numărului de persoane decedate în accidente rutiere.</p> <p>Atingerea acestui obiectiv presupune dezvoltarea capacității Poliției Rutiere de monitorizare și gestionare a traficului rutier și dispunerea măsurilor necesare pentru creșterea siguranței rutiere.</p> <p>Ca primă necesitate se impune achiziția unui elicopter cu o autonomie de zbor de cel puțin 120 minute. Elicopterul propus va contribui în mod direct la întărirea capacității Poliției Române de monitorizare și gestionare a traficului rutier prin implementarea unui concept de acțiune integrată între efectivele de poliție dispuse la sol și o unitate aeriană de elicoptere.</p> <p>Necesitatea achiziției de aparate de zbor derivă de asemenea și din faptul că, în ultimii ani, solicitările de asistență aeriană din partea Poliției Române au crescut constant, dar din cauza numărului redus de aparate de zbor, a uzurii fizice a acestora, a perioadelor frecvente pentru mentenanță, Inspectoratul General de Aviație (IGAv) s-a aflat în imposibilitatea de a da curs tuturor solicitărilor Inspectoratului General al Poliției Române (IGPR). Nevoia de intervenție aeriană în misiuni specifice Poliției Române crește de la an la an (atât prin prisma resursei solicitate, cât și a orelor de zbor executate), astfel încât, fără realizarea acestor achiziții, IGAv se va afla în imposibilitatea de a da curs solicitărilor primite din partea IGPR.</p> <p>Din analizele existente, o autonomie de zbor de cel puțin 120 de minute este suficientă pentru majoritatea acțiunilor previzionate.</p> <p>O altă nevoie identificată este achiziția unui elicopter cu o autonomie de zbor de cel puțin 240 minute. Elicopterul va fi dotat cu sisteme de supraveghere video și va fi utilizat în scop preventiv și de monitorizare a traficului rutier cu privire la încălcările normelor de circulație pe drumurile publice pentru creșterea siguranței rutiere, precum și alte sisteme necesare desfășurării activităților specifice, ce concură implicit la siguranța rutieră și a cărei autonomie de zbor este de cel puțin 240 minute.</p> <p>Totodată, suplimentar autonomiei de zbor substanțial mărite, caracteristicile tehnice ale unui astfel de echipament de zbor permit și următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Consolidarea capacității aeriene de răspuns în ceea ce privește monitorizarea și gestionarea traficului rutier; ➤ Capacitate mai mare de transport, atât a echipelor de intervenție (IGPR, DGCTI, IGSU, IGAv), cât și a tehnicii din dotare; ➤ Acoperirea unui spectru mai larg în ceea ce privește misiunile la care participă; ➤ Monitorizarea traseelor rutiere și transmitere date în timp real; ➤ Posibilitatea intervenției în cazul unor condiții meteo medii sau severe; ➤ Posibilitatea transportului și operării în zona fluvială și maritimă. |
| 2.3. Schimbări preconizate | <p>Având în vedere faptul că utilizarea echipamentelor de tip elicopter mediu-greu în misiunile desfășurate de către Poliția Română ar contribui la eficientizarea activității mai multor unități, spre exemplu structura de acțiuni speciale sau structurile operative, elicopterul mediu-greu propus a fi achiziționat, va fi utilizat cu precădere în cadrul activităților desfășurate de către Direcția Rutieră din cadrul IGPR pentru monitorizarea și gestionarea traficului rutier, în scopul creșterii gradului de siguranță, iar când situația operativă impune o reacție rapidă a Poliției Române, va fi utilizat și pentru realizarea altor misiuni urgente, separat de cele din domeniul siguranței rutiere. Astfel bugetul alocat pentru aceasta achiziție va fi susținut în proporție de 50% din bugetul proiectului, fiind considerate cheltuieli eligibile, restul fondurilor urmând a fi susținute de către Ministerul Afacerilor Interne (MAI) cu fonduri de la bugetul de stat.</p> |

Conform estimărilor realizate de către experții în logistică ai Poliției Române, pe baza datelor statistice privind parcul auto, în momentul de față, pentru a susține o activitate corespunzătoare, necesarul de autospeciale a poliției rutiere este de aproximativ 1800 de autospeciale. În acest sens, media necesarului pentru fiecare unitate de poliție rutieră (județ sau echivalent) fiind de aproximativ 40 de autospeciale per unitate de poliție.

În realitate parcul auto al poliției rutiere are un deficit de aproximativ 500 de autospeciale, ceea ce face ca fiecare unitate de poliție rutieră să aibă în medie doar 29 de autospeciale funcționale.

Având în vedere deficitul total de autospeciale, dar și faptul că dotarea poliției rutiere cu autospeciale cu capacități 4x4 este aproape inexistentă, se consideră faptul că numărul de autospeciale achiziționate în proiect (200 de autospeciale) reprezintă o cifră minimă pentru a acoperi parțial necesarul poliției rutiere, astfel încât activitățile operative să se poată desfășura în condiții decente pentru a aduce un aport substanțial siguranței de trafic.

Autospecialele vor fi distribuite regional, în coordonare cu unitățile aeriene propuse în prezentul proiect, urmând a fi utilizate în condiții de teren greu accesibil, zone izolate precum și în activitatea de cercetare a accidentelor rutiere, pentru a maximiza eficiența intervenției. Implementarea unui concept pilot unități aeriene – unități terestre în sistem integrat va fi de natură să asigure o conducere și coordonare unitară și eficientă a acțiunilor de prevenire și intervenție, rezultatul final al tuturor măsurilor fiind creșterea gradului de siguranță și scăderea numărului de decese înregistrate în urma accidentelor rutiere.

În prezent, la nivelul MAI, există foarte puține terminale satelitare aflate în dotarea structurilor care participă la misiuni generate de situații deosebite. Totodată, traficul de la/către aceste terminale nu este consolidat fapt care generează costuri ridicate în utilizarea acestora (abonamente/cartele prepay achiziționate descentralizat pentru nevoi punctuale), precum și o disponibilitate scăzută a acestui tip de infrastructură. Mai mult, majoritatea terminalelor satelitare sunt de tip handheld (portabile), fără posibilitatea de asigurare a comunicațiilor de bandă largă, limitându-se la servicii de voce și mesagerie.

Prin urmare, se impune demararea achiziției infrastructură de comunicații și terminale satelitare, iar beneficiile acesteia sunt reprezentate de:

- disponibilitate ridicată a serviciilor;
- servicii aflate permanent la dispoziția beneficiarului;
- calitatea ridicată a serviciilor datorată tehnologiei moderne utilizate;
- acoperirea în timp real, la nivel național.

Infrastructura va asigura preluarea și prelucrarea informațiilor transmise de elicoptere prin intermediul terminalelor satelitare, va asigura transmiterea și schimbul de informații și date către centrele mobile de comunicații pentru asigurarea monitorizării traficului aerian și terestru. Conceptul este determinat pentru dezvoltările pe verticală (sol-aer, aer-sol) și creează premisele dezvoltării pe orizontală (la sol-către puncte fixe și puncte mobile-autospeciale de comunicații, alte categorii de autospeciale/beneficiari mobili).

Alături de infrastructura de comunicații și terminalele satelitare, conceptele moderne specifice domeniului IT&C obligă la mobilitate respectiv la dezvoltări pe orizontală, în completarea verticalelor necesare. Astfel, achiziția de autospeciale de comunicații va asigura mobilitatea legăturilor de comunicații terestre, prin preluarea informațiilor transmise prin infrastructură, asigurând extinderea gradului de acoperire cu servicii de

monitorizare a traficului și cu stațiile fixe de monitorizare instalate în cadrul centrului de comunicații.

Numărul autospecialelor de comunicații va fi determinat ulterior, în funcție de prețul estimat ca urmare a consultării de piață și de cel rezultat în urma procedurii de achiziție.

Conform art. 42 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, documentațiile tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții noi, documentațiile de avizare a lucrărilor de intervenții, respectiv notele de fundamentare privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente celorlalte categorii de investiții incluse la poziția C «Alte cheltuieli de investiții» care se finanțează, potrivit legii, din fonduri publice, se aprobă de către Guvern, pentru valori mai mari de 40 milioane lei.

Contribuția financiară UE reprezintă 85% din valoarea totală a cheltuielilor eligibile, iar contribuția României reprezintă 15% din valoarea totală a cheltuielilor eligibile.

Alte cheltuieli decât cele eligibile sunt: TVA, pro-rata 10,56% și suma de 59.760.000 lei reprezentând 50% din valoarea elicopterului cu o autonomie de cel puțin 240 minute de zbor, sumă necesară pentru asigurarea eligibilității achiziției și a activităților în care va fi utilizat echipamentul și diferența de schimb valutar având în vedere ca IGAV are în derulare un acord cadru care prevede ca plata contravalorii elicopterului se va face în USD la paritatea 1 Euro = 1.2132 USD dată de cursul de schimb al BNR valabil la data de 15.01.2021.

Prin proiect se propune aprobarea Notei de fundamentare privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente proiectului de investiții „HeliPol”.

Implementarea proiectului va contribui la realizarea următoarelor obiective:

- a) reducerea numărului de victime ale accidentelor rutiere;
- b) necesitatea încadrării în procentul de reducere al numărului persoanelor decedate în accidente de circulație stabilit prin Carta Albă în Siguranță Rutieră a Comisiei Europene, cu 50% în perioada 2021-2030;
- c) deplasarea cu celeritate la locul producerii unor accidente rutiere colective cu consecințe foarte grave;
- d) monitorizarea și constatarea automată a unui număr ridicat de contravenții la regimul circulației rutiere cu ajutorul sistemelor radar performante ce pot fi montate pe aparate de zbor;
- e) monitorizarea fluxurilor de trafic, perceperea unei imagini clare de ansamblu asupra problemelor din trafic și dispunerea efectivelor de poliție cu maximă eficiență;
- f) asigurarea, la nevoie, a coloanelor de autovehicule în cazul unor accidente/incidente cu implicarea multor vehicule;
- g) implementarea conceptului de conducere controlată ”SafetyCAR” prin comasarea a două coloane de vehicule conduse în deplasare, în vederea defluidizării zonelor congestionate;
- h) creșterea calității datelor obținute în activitatea de cercetarea a accidentelor de circulație în vederea îmbunătățirii metodelor de analiză a cauzelor producerii acestora, concomitent cu creșterea gradului de protecție al echipei care desfășoară această activitate;
- i) devierea traficului sau închiderea acestuia în cel mai scurt timp cu ocazia producerii accidentelor rutiere grave sau cu ocazia seismelor majore cu efecte distructive asupra structurii de rezistență a infrastructurii rutiere;

| | |
|---|--|
| | <p>j) identificarea unor căi practicabile în cazul unor inundații cu afectarea căilor rutiere considerate (infrastructură critică) sau prin izolarea unor localități, cauzate de căderi abundente de precipitații și/sau fisurarea (ruperea) unor diguri;</p> <p>k) asigurarea zonelor de protecție și sprijinul personalului de intervenție pe căi rutiere în cazul accidentelor cu autovehicule ce transportă mărfuri periculoase din clasa a VII-a nucleare și/sau urgențe radiologice;</p> <p>l) degajarea și devierea traficului în cazul unor explozii a transporturilor rutiere mărfuri periculoase în localități ce afectează desfășurarea activităților sociale;</p> <p>m) asigurarea și luarea primelor măsuri asupra traficului auto în cazul incendiilor de amploare asupra localităților sau asupra vegetației ce implică localități populate.</p> <p>n) asigurarea verificării sectoarelor de drum închise ca urmare a unor calamități naturale și coordonarea efectivelor în dinamică.</p> |
| 2.4. Alte informații | Prin Nota Raport nr. 446532/29.03.2022 a fost aprobată depunerea cererii de finanțare, a caracteristicilor principale ale proiectului de investiții „HeliPol” de către ordonatorul principal de credite. |
| 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 se referă la acest subiect |
| 3.2. Impactul social | Proiectul de act normativ are ca obiectiv demararea unei achiziții de echipamente de zbor, autospeciale și infrastructură de comunicații și terminale satelitare în vederea asigurării siguranței rutiere la nivel național, cu accent pe reducerea numărului de victime ale accidentelor rutiere, deplasarea cu celeritate la locul producerii unor accidente rutiere colective cu consecințe foarte grave, monitorizarea fluxurilor de trafic, perceperea unei imagini clare de ansamblu asupra problemelor din trafic și dispunerea efectivelor de poliție cu maximă eficiență; asigurarea, la nevoie, a coloanelor de autovehicule în cazul unor accidente/incidente cu implicarea multor vehicule, devierea traficului sau închiderea acestuia în cel mai scurt timp cu ocazia producerii accidentelor rutiere grave sau cu ocazia seismelor majore cu efecte distructive asupra structurii de rezistență a infrastructurii rutiere, degajarea și devierea traficului în cazul unor explozii a transporturilor rutiere mărfuri periculoase în localități ce afectează desfășurarea activităților sociale; asigurarea și luarea primelor măsuri asupra traficului auto în cazul incendiilor de amploare asupra localităților sau asupra vegetației ce implică localități populate, asigurarea verificării sectoarelor de drum închise ca urmare a unor calamități naturale și coordonarea efectivelor în dinamică. |
| 3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 3.4. Impactul macroeconomic | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 3.4.1. Impactul asupra | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |

| | |
|---|---|
| economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici | |
| 3.4.2. Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 3.5. Impactul asupra mediului de afaceri | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 3.6. Impactul asupra mediului înconjurător | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 3.8. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 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

- mii lei -

| Indicatori | Anul curent | Următorii 4 ani | | | | Media pe 5 ani |
|---|-------------|-----------------|------|------|------|----------------|
| | | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 4.1. 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 | - | - | - | - | - | - |
| d) alte tipuri de venituri: | - | - | - | - | - | - |
| 4.2. 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 | - | - | - | - | - | - |
| (ii) bunuri și servicii | - | - | - | - | - | - |
| d) alte tipuri de cheltuieli: | - | - | - | - | - | - |
| 4.3. Impact financiar, plus/minus, din care: | - | - | - | - | - | - |
| a) buget de stat | - | - | - | - | - | - |
| b) bugete locale | - | - | - | - | - | - |
| 4.4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare | | | | | | |
| 4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare | | | | | | |
| 4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare | | | | | | |
| 4.7. Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente: | <p>a) fișa financiară prevăzută la art. 15 din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, însoțită de ipotezele și metodologia de calcul utilizată;</p> <p>b) declarație conform căreia majorarea de cheltuială respectivă este compatibilă cu obiectivele și prioritățile strategice specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală și cu plafoanele de cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară.</p> | | | | | |
| 4.8. Alte informații | Finanțarea proiectului de investiții se realizează din fonduri externe nerambursabile și de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Afacerilor Interne, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii. | | | | | |
| Secțiunea a 5-a - Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare | | | | | | |
| 5.1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ: | Ca urmare a intrării în vigoare a proiectului vor fi aduse modificări și completări | | | | | |
| 5.2. Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect | | | | | |
| 5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect | | | | | |
| 5.3.1. Măsurile normative necesare transpunerii directivelor UE | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect | | | | | |
| 5.3.2. Măsurile normative necesare aplicării actelor legislative UE | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect | | | | | |
| 5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect | | | | | |
| 5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate | 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 | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 6.3. Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 6.4. Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 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 | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 6.6. Alte informații | Nu au fost identificate |
| Secțiunea a 7-a - Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ | |
| 7.1. Informarea societății civile cu privire la elaborarea proiectului de act normativ | Proiectul are caracter individual, sens în care nu sunt incidente dispozițiile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică. |
| 7.2. 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 |
| Secțiunea a 8-a - Măsuri privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ | |
| 8.1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect |
| 8.2. Alte informații | Nu au fost identificate |

În considerarea celor prezentate, a fost elaborat *proiectul Hotărârii Guvernului pentru aprobarea Notei de fundamentare privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente proiectului de investiții „HeliPol”*, pe care îl supunem Guvernului spre adoptare.

MINISTRUL AFACERILOR INTERNE

Lucian Nicolae BODE

AVIZAT

**VICEPRIM-MINISTRU,
MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI
INFRASTRUCTURII**

Sorin Mihai GRINDEANU

**MINISTRUL INVESTIȚIILOR ȘI
PROIECTELOR EUROPENE**

Marcel-Ioan BOLOȘ

MINISTRUL FINANȚELOR

Adrian CĂCIU