

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

Hotărâre de Guvern privind extinderea regimului de zonă liberă
în portul Constanța - zona Midia

Secțiunea a 2-a

Motivele emiterii proiectului de act normativ

2.1. Sursa proiectului de act normativ	<p>Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, având în vedere următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none">- Ruta Internațională de Transport Trans-Caspică (Coridorul de Mijloc) ce leagă Asia și Europa prin Kazahstan și Marea Caspică. Mărfurile intră în Caucaz prin portul Baku, Azerbaidjan și continuă spre Georgia, de unde pot fi parcurse două rute alternative înainte de a intra în UE prin Bulgaria sau România: o rută terestră via Turcia sau o rută maritimă prin Marea Neagră;- concurența dintre Portul Constanța și celelalte porturi din bazinul Mării Negre, precum și porturi ale statelor membre UE;- extinderea hinterland-ului Portului Constanța și transformarea acestui port într-un lider de piață pentru zona Centrală și de Sud-Est a Europei și, totodată, în contextul redresării, reconstrucției și modernizării Ucrainei;- strategia de dezvoltare revizuită a Portului Constanța ce vizează proiecte de creștere a capacității de operare, digitalizare, protecția mediului în contextul operațiunilor portuare, având în vedere strategia de a asimila activități specifice unui port "verde", în conformitate cu cerințele Uniunii Europene.
2.2.Descrierea situației actuale	<p>1. Prin Hotărârea Guvernului nr. 410/1993 s-a instituit regimul de zonă liberă în complexul portuar Constanța Sud, pe o suprafață de teren de 177,00 ha, teren câștigat asupra mării, și s-a înființat Regia Autonomă "Administrația Zonei Libere Constanța Sud".</p> <p>Conform art. 2 din HG nr. 410/1993: "Regia Autonomă "Administrația Zonei Libere Constanța Sud" este persoană juridică română, coordonată de Ministerul Transporturilor prin Agenția Zonelor Libere, și funcționează pe principiile gestiunii economice și autonomiei financiare, în conformitate cu prevederile Legii nr. 84/21 iulie 1992 și cu regulamentul de organizare și funcționare..."</p> <p>Prin Hotărârea Guvernului nr. 191/1997 pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 410/1993 privind înființarea Zonei libere Constanța Sud și a Regiei Autonome Administrația Zonei Libere Constanța Sud s-a aprobat transmiterea din administrarea Regiei Autonome "Administrația Zonei Libere Constanța Sud" în administrarea Regiei Autonome</p>

"Administrația Portului Constanța" a unor teritorii în suprafață de 90,0 ha, realizate prin umpluturi în Portul Constanța.

Menționăm că Regia Autonomă "Administrația Portului Constanța" s-a înființat prin *Hotărârea Guvernului nr. 19/1991 privind înființarea unor administrații cu statut de regie autonomă și societăți comerciale pe acțiuni din domeniul transporturilor navale*

Ulterior, prin Hotărârea Guvernului nr. 788/1997 pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 410/1993 privind înființarea Zonei libere Constanța Sud și a Regiei Autonome Administrația Zonei Libere Constanța Sud s-a instituit regimul de zonă liberă în complexul portuar Basarabi pe o suprafață de teren de 10,7 ha și 0,7 ha acvatoriu. Conform HG 788/1997, Zona liberă Basarabi se organizează și funcționează ca sucursală a Regiei Autonome "Administrația Zonei Libere Constanța Sud și a Zonei Libere Basarabi".

În conformitate cu prevederile art. 5 din Regulamentul de organizare și funcționare a Regiei Autonome "Administrația Zonei Libere Constanța Sud și a Zonei Libere Basarabi", prevăzut în Anexa 2 la HG nr. 410/1993, cu modificările și completările ulterioare:

"Regia Autonomă "Administrația Zonei Libere Constanța Sud și a Zonei Libere Basarabi" are ca obiect de activitate: **administrarea și exploatarea suprafeței declarate zonă liberă.** În calitate de administrator al bunurilor din patrimoniu, administrează și asigură exploatarea platformelor, magaziilor, instalațiilor, utilajelor, clădirilor social-administrative, grupurilor sociale, stațiilor de transformare etc., aflate în dotare proprie, și colaborează cu toți agenții economici, persoane fizice și juridice, române sau străine, în activități de investiții și modernizări ale mijloacelor din dotare."

2. Compania Națională "Administrația Porturilor Maritime" S.A. Constanța (APMC) s-a înființat prin reorganizarea Regiei Autonome "Administrația Portului Constanța" și funcționează în conformitate cu prevederile *Hotărârii Guvernului nr. 517/1998, cu modificările și completările ulterioare și ale Ordonanței Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, utilizarea infrastructurilor de transport naval aparținând domeniului public, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căile navigabile interioare, republicată, cu modificările și completările ulterioare.*

Potrivit art. 2 alin. (5) teza a II-a din HG nr. 517/1998: "Bunurile proprietate publică a statului, nominalizate în anexa nr. 2, se concesionează Companiei Naționale "Administrația Porturilor Maritime Constanța" - S.A. de către Ministerul Transporturilor, în condițiile legii, pe termen de 20 de ani." Astfel că, următoarele bunuri proprietate publică a statului aflate în administrarea Regiei Autonome "Administrația Portului Constanța" sunt concesionate APMC pe termen de 20 de ani: teritorii cu o suprafață totală de 5.305.734 m² și bazine cu o suprafață totală de 3.388.000 m² - situate în

portul Constanța, precum și teritorii cu o suprafață totală de 217.500 m² și bazine cu o suprafață totală de 642.069 m² situate în portul Midia.

3. După evenimentele din 11 septembrie 2001, Organizația Maritimă Internațională a adoptat Codul internațional pentru securitatea navelor și a facilităților portuare - Codul ISPS, prin Rezoluția nr. 2 a Conferinței Organizației Maritime Internaționale, la Londra, în perioada 9-13 decembrie 2002. România a acceptat Codul ISPS prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 80/2003.

Pentru punerea în aplicare a prevederilor art. 7 alin. (1) din OUG 80/2003, conform căruia: *"Pentru facilitățile portuare situate în porturile maritime Constanța, Midia și Mangalia, inclusiv Zona Liberă din Portul Constanța, evaluarea și certificarea se fac de către Compania Națională "Administrația Porturilor Maritime" Constanța - S.A.", precum și a implementării unitare a prevederilor Codului ISPS a fost necesară adoptarea Legii nr. 342/2004 privind trecerea Regiei Autonome "Administrația Zonei Libere Constanța Sud și a Zonei Libere Basarabi" la Compania Națională "Administrația Porturilor Maritime" S.A. Constanța.*

Conform art. 1 alin. (1) din Legea nr. 342/2004: Regia Autonomă "Administrația Zonei Libere Constanța Sud se reorganizează ca subunitate fără personalitate juridică a Companiei Naționale "Administrația Porturilor Maritime" S.A. Constanța.

Având în vedere prevederile art. 2 alin. (1), terenurile aparținând domeniului public al statului aflate în administrarea Regiei Autonome "Administrația Zonei Libere Constanța Sud și a Zonei Libere Basarabi", prevăzute în anexele nr. 1 și 2 la Legea nr. 342/2004, se transmit în administrarea Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului.

Totodată, conform prevederilor art. 6 din Legea nr. 342/2004:

„Compania Națională "Administrația Porturilor Maritime" - S.A. Constanța preia drepturile și obligațiile Regiei Autonome "Administrația Zonei Libere Constanța Sud și a Zonei Libere Basarabi" și se subrogă în toate litigiile regiei, aflate în derulare cu terții, în care aceasta a avut calitatea de parte”.

4. Având în vedere prevederile art. 4 din Legea nr. 342/2004, precum și faptul că România devenea stat membru UE începând cu 1 ianuarie 2007, măsurile pentru facilitarea exploatarei porturilor instituite în condițiile prevăzute de Ordonanța Guvernului nr. 131/2000 contraveneau legislației vamale unionale, astfel că prin *Hotărârea Guvernului nr. 1908/2006 pentru extinderea regimului de zonă liberă pe unele suprafețe din porturile Galați, Brăila și Constanța*, s-a extins regimul de zonă liberă în portul Constanța, pe o suprafață de 38.831.993,5 m².

Menționăm că OG nr. 131/2000 a fost abrogată prin *Legea nr. 108/2010 privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 86/2007 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și a căilor navigabile, precum și desfășurarea activităților de transport naval în porturi și pe căi navigabile.*

Ulterior adoptării HG nr. 1908/2006, suprafața de 38.831.993, 5 m² a fost diminuată succesiv prin acte adiționale la contractele de concesiune încheiate între Ministrul Transporturilor în calitate de concedent și CNAPM SA în calitate de concesionar, (*contractul de concesiune nr. MM/2714/01.06.2001 - încetat la 31.10.2008 - și contractul de concesiune nr. L.O./4113/31.10.2008*), corelativ cu modificările succesive ale HG nr. 1705/2006 pentru aprobarea inventarului centralizat al bunurilor din domeniul public al statului.

5. Prin contractul de concesiune nr. L.O./4113 încheiat la data de 31.10.2008 între Ministerul Transporturilor și APMC, elemente de infrastructură portuară cum ar fi: terenuri portuare, construcții hidrotehnice destinate acostării navelor, bazine portuare, șenale de acces, acvatorii, ce aparțin domeniului public al statului au fost concesionate APMC de către Ministerul Transporturilor, în vederea administrării.

Terenurile portuare și bazinele portuare atribuite APMC prin contractul de concesiune nr. L.O./4113/31.10.2008 situate în portul Constanța, în zonele Constanța și Basarabi, sunt terenurile portuare și bazinele portuare pe care s-a instituit regimul de zonă liberă conform HG nr. 410/1993, cu modificările și completările ulterioare.

6. Totodată, conform art. 1¹ alin. (1) și (3) din HG nr. 517/1998, cu modificările și completările ulterioare:

”(1) Infrastructura de transport naval aparținând domeniului public al statului i se concesionează Companiei de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, pe bază de contract de concesiune, în vederea administrării.

(3) Pe suprafețele de teren aparținând domeniului public prevăzut la alin. (1) pe care s-a instituit regimul de zonă liberă, Compania este și administrație de zonă liberă.”

7. Pentru punerea în aplicare în mod unitar a prevederilor art. 20 alin. (2) din *Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE*, în temeiul prevederilor art. 8 alin. (1) din OG nr.22/1999, prin *Ordinul ministrului transporturilor nr.1254/2019 privind aprobarea Listei cuprinzând porturile și locurile de operare deschise accesului public și limitele acestora, a căror infrastructură de transport naval aparține domeniului public al statului s-a aprobat* extinderea spre nord a portului Constanța, astfel că teritoriile din portul Midia care însumează 2.237.900 m², precum și bazinele portuare în suprafață de 6.001.458 m² au fost incluse în portul Constanța, acestea devenind zona Midia a portului Constanța.

Zona Midia a portului Constanța cu o suprafață totală de 8.239.358 m² aparține domeniului public al statului, este în administrarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și în concesiunea APMC, în conformitate cu prevederile *Anexei 16 la HG 1705/2006 pentru aprobarea inventarului centralizat al bunurilor aflate în domeniul public al statului, cu*

modificările și completările ulterioare, având numerele de identificare MF 33972, 33973, 33974, 33975, 34019 și 34020 și face obiectul contractului de concesiune nr. L.O./4113/31.10.2008.

În perimetrul zonei Midia se desfășoară următoarele activități: servicii suport pentru operațiuni petroliere offshore, șantier naval (reparații), intrare / ieșire produse petroliere diverse și LPG, export animale vii, activități de pescuit și prelucrare primară, în prezent fiind în derulare mai multe contracte de închiriere a terenurilor aflate în domeniul public al statului cu numerele de identificare MF mai sus menționate.

În momentul de față în zona Midia a portului Constanța este implementat și funcționează "Sistemul de Securitate Perimetral" în conformitate cu cerințele și prevederile Codului ISPS, ale Regulamentului (CE) nr. 725/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 31 martie 2004 privind consolidarea securității navelor și a instalațiilor portuare și ale Directivei 2005/65/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 octombrie 2005 privind întărirea securității portuare, transpusă prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 290/2007 pentru introducerea măsurilor de întărire a securității portuare. Acest sistem are în componență un gard perimetral inteligent, prevăzut cu fibră optică și fire metalice sensibile la contact, în lungime de peste 7.000 de metri, cu camere de luat vederi pe toată lungimea acestuia, care se rotesc și înregistrează orice încercare de intruziune - imaginile fiind transmise la Centrul de Comandă de Securitate al portului Constanța, un număr de 4 porți de acces în zonă, dotate cu echipamente moderne de identificare a persoanelor și autovehiculelor care intră și/sau ies. Tot sistemul este integrat în Sistemul Central de Securitate al portului Constanța.

În scopul promovării schimburilor internaționale și al atragerii de capital străin pentru introducerea tehnologiilor noi, precum și pentru sporirea posibilităților de folosire a resurselor economiei naționale, în portul Constanța - zona Midia este necesară extinderea regimului de zonă liberă pe o suprafață de 7.703.958 m².

Există suprafețe de teren în zona Midia care nu sunt încă dezvoltate, și anume: 73 ha (fără cheu de acostare) care sunt închiriabile și 48 ha nesistemizate ce necesită lucrări de viabilizare. Odată cu extinderea regimului de zonă liberă, valoarea economică a acestor suprafețe portuare va crește semnificativ, împreună cu dorința unor operatori economici de a se instala în zona Midia a portului Constanța pentru a desfășura activități cu valoare adăugată.

Extinderea regimului de zonă liberă în portul Constanța - zona Midia va avea drept consecință susținerea dezvoltării de noi facilități pentru operarea mărfurilor și, implicit, creșterea traficului de mărfuri în portul Constanța, fapt care conduce la atingerea obiectivelor din Master Planul General în Transporturi.

Măsura preconizată va constitui un important mijloc de promovare a schimburilor internaționale de mărfuri și de atragere a capitalului străin

	<p>pentru introducerea tehnologiilor noi, precum și pentru sporirea posibilităților de folosire a resurselor economiei naționale, în portul Constanța - zona Midia.</p> <p>Cu unele excepții, terminalele de operare mărfuri din portul Constanța - zona Midia sunt rămase în urmă din punct de vedere tehnologic față de terminalele din portul Constanța - zona Constanta, regimul de zonă liberă instituit în portul Constanța - zona Constanța fiind unul dintre factorii care au contribuit la acest decalaj. Prin măsura preconizată decalajul va fi redus și vor spori posibilitățile de folosire a resurselor economiei naționale.</p> <p>Pentru aceste considerente, în temeiul art. 108 din Constituția României și a art. 6 alin. (2) și (3) din Legea nr. 84/1992 privind regimul zonelor libere, cu modificările și completările ulterioare, supunem analizei și aprobării Guvernului României proiectul de hotărâre privind extinderea regimului de zonă liberă în portul Constanța - zona Midia.</p>
2.3 Schimbări preconizate	<p>Prezentul proiect de act normativ vizează extinderea regimului de zonă liberă în zona Midia a portului Constanța pe o suprafață de 7.703.958 m², domeniu public al statului aflat în administrarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și în concesiunea Companiei Naționale "Administrația Porturilor Maritime" S.A. Constanța, conform delimitării teritoriale prevăzute în anexa 1.</p> <p>Având în vedere prevederile art. 8 din HG nr. 410/1993, cu modificările și completările ulterioare, conform căruia:</p> <p><i>„Regia Autonomă "Administrația Zonei Libere Constanța Sud" va asigura fără plată spațiile de birou și mijloacele de comunicații necesare desfășurării normale a activităților lucrătorilor vamali și organelor grănicerești”,</i></p> <p>coroborat cu art. 7 lit. t.) din anexa 2 la HG nr. 410/1993:</p> <p><i>„organizează și desfășoară activitatea de pază și control, la porțile de acces și pe întreg teritoriul Zonei libere Constanța Sud, în interiorul acesteia”</i></p> <p>și luând în considerare prevederile art. 6 din Legea nr. 342/2004:</p> <p><i>„Compania Națională "Administrația Porturilor Maritime" - S.A. Constanța preia drepturile și obligațiile Regiei Autonome "Administrația Zonei Libere Constanța Sud și a Zonei Libere Basarabi”,</i></p> <p>pentru punerea în aplicare a prevederilor alin. (1) - (3) ale art. 243 "Desemnarea zonelor libere" din Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 octombrie 2013 de stabilire a Codului vamal al Uniunii,</p> <p>proiectul de act normativ prevede ca:</p> <p>- în termen de 18 luni de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, Compania Națională "Administrația Porturilor Maritime" S.A. va realiza, din surse proprii de finanțare, împréjmuirile și punctele de intrare/ieșire</p>

	<p>în/din zona liberă prevăzută la art. 1 alin. (1), pe baza unei documentații avizate de autoritatea vamală;</p> <p>- spațiile, utilizate corespunzător, pentru desfășurarea activității Biroului vamal din portul Constanța - zona Midia, să se asigure cu titlu gratuit de către Compania Națională "Administrația Porturilor Maritime" S.A., conform legii.</p> <p>Menționăm că reprezentanții Companiei Naționale "Administrația Porturilor Maritime" S.A. au avut întâlniri de consultare cu operatorii economici care își desfășoară activitatea în portul Constanța - zona Midia, precum și cu reprezentanți ai Gărzii de Coastă - Inspectoratul General al Poliției de Frontieră și ai Biroului Vamal de frontieră Constanța, în vederea clarificării modalității de delimitare și împrejmuire a viitoarei zone libere, stabilindu-se porțile de acces pentru fluxurile de marfă și persoane.</p> <p>Pentru efectuarea activităților de control la intrarea/ieșirea în/din zona Midia a portului Constanța, conform Codului Frontierelor Schengen și a legislației naționale privind frontiera de stat a României, precum și conform legislației vamale unionale și naționale este necesară suplimentarea cu 24 posturi a personalului poliției de frontieră, respectiv cu 34 posturi a personalului Biroului vamal Constanța.</p> <p>Activitatea vamală în Portul Constanța - zona Midia se va desfășura în schimburi, astfel cum se desfășoară în prezent activitatea Biroului Vamal de frontieră Constanța și a Biroului Vamal de frontieră Constanța - Sud. Durata normală a timpului de lucru pentru personalul vamal fiind stabilită prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 10/2004 privind Statutul personalului vamal, cu modificările și completările ulterioare.</p>
2.4. Alte informații	<p>Extinderea regimului de zona liberă va stimula activitatea:</p> <ul style="list-style-type: none"> - terminalele specializate existente în portul Constanța - zona Midia vor beneficia de dreptul de introducere a tehnologiilor noi în condițiile aceluiași regim vamal echitabil precum cel existent în portul Constanța - zona Constanța, - pe fondul scăderii preconizate a costurile suplimentare și birocrăției aferente importului temporar și re-exportului (situația actuală) instituirea aceluiași regim vamal în portul Constanța - zona Constanța și portul Constanța - zona Midia va conduce la încurajarea schimburilor internaționale de mărfuri și creșterea traficului de mărfuri în portul Constanța. - creșterea valorii economice pentru suprafețele de teren din Portul Constanța - zona Midia, care nu sunt încă dezvoltate coroborată cu intenția unor operatori economici de a se instala în zona Midia a portului Constanța pentru a desfășura activități cu valoare adăugată precum și coroborată cu alte măsuri integrate, adoptate prin acte normative, de stimulare a investițiilor străine, va genera în mod evident o creștere a fluxului investițiilor străine directe și o creștere a posibilităților de folosire a resurselor economiei naționale.

	<p>Facilitățile de zonă liberă, în conformitate atât cu normele europene cât și cu cele interne în vigoare, vor face din zona Midia a portului Constanța o zonă atractivă pentru marii investitori în domeniu, cu importante avantaje economice pentru toate părțile implicate.</p> <p>Totodată, prin extinderea regimului de zonă liberă în zona Midia se va conferi același regim vamal, echitabil, operatorilor portuari care, în prezent, sunt tratați diferențiat, în funcție de legislația aplicabilă celor două zone din același port. Instituirea aceluiași regim vamal în portul Constanța - zona Constanta și portul Constanța - zona Midia va conduce la încurajarea schimburilor internaționale de mărfuri și creșterea traficului de mărfuri în portul Constanța.</p> <p>Regimul de zonă liberă în portul Constanța - zona Midia devine operațional în momentul certificării de către autoritatea vamală a realizării împrejmuirii și a stabilirii efective a punctelor de intrare/ieșire în/din zona liberă, în corelare cu "Sistemul de Securitate Perimetral", mai sus menționat.</p> <p>Prin extinderea regimului de zonă liberă în zona Midia a Portului Constanța nu vor fi afectate: contractul de concesiune nr. L.O./4113/21.08.2008, contractele de închiriere/concesiune teren domeniul public al statului aflate în derulare, contracte încheiate între Compania Națională "Administrația Porturilor Maritime" S.A. și operatorii economici care își desfășoară activitatea în perimetrul portuar.</p> <p>Realitatea datelor înscrise în anexa nr.1 privind delimitarea teritorială a suprafeței de 7.703.958 mp pe care se extinde regimul de zonă liberă în portul Constanța - zona Midia aparține Companiei Naționale "Administrația Porturilor Maritime" S.A. - Constanța.</p>
--	---

Secțiunea a 3-a Impactul socioeconomic

3.1.Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3.2 Impactul social	Proiectul de act normativ va avea impact social prin crearea de noi locuri de muncă.
3.3.Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

3.4.Impactul macroeconomic	Creșterea competitivității portului Constanța față de celelalte porturi din bazinul Mării Negre și din statele membre UE, prin dezvoltarea unor noi facilități portuare.
3.4.1.Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
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	Creșterea volumului de mărfuri tranzitat prin portul Constanța. Dezvoltarea investițiilor în această zonă a portului Constanța.
3.6.Impactul asupra mediului înconjurător	Se vor respecta toate standardele europene pentru protejarea mediului înconjurător (fauna, flora, etc).
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

-în mii lei (RON)-						
Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
1	2	3	4	5	6	7
4.1 Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus din care:	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
1.buget de stat, din acesta:						
1.impozit pe profit						
2.impozit pe venit						
1.bugete locale						
1. impozit pe profit						
1.bugetul asigurărilor sociale de stat:						
1.contribuții de asigurări						

1.alte tipuri de venituri (se va menționa natura acestora)	
4.2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
1.buget de stat, din acesta: 1.cheltuieli de personal 2.bunuri și servicii	
1.bugete locale: 1.cheltuieli de personale 2.bunuri și servicii	
1.bugetul asigurărilor sociale de stat : 1.cheltuieli de personal 2.bunuri și servicii	
1.alte tipuri de cheltuieli (se va menționa natura acestora)	
4.3. Impact financiar, plus/minus, din care:	
1.buget de stat	
2.bugete locale	
4.4.Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4.7. Punerea în aplicare a prezentului act normativ nu necesită modificarea cheltuielilor bugetare aprobate	
4.8 Ale informații	Sumele necesare punerii în aplicare a prevederilor proiectului de act normativ se suportă de Inspectoratul General al Poliției de Frontieră și de autoritatea vamală, cu încadrarea în creditele bugetare anuale aprobate, potrivit legii, precum și de Compania Națională "Administrația Porturilor Maritime" S.A. - Constanța, din surse proprii, conform 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.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
--	---

5.2 Impactul asupra legislației în domeniul achiziției publice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE)	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
5.3.1. Măsurile normative necesare transunerii directivelor UE	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
5.3.2. Măsurile normative necesare aplicării actelor legislative UE	Nu este cazul
5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Nu este cazul
5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.6. Alte informații	Nu au fost identificate.

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

6.1. Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative	Nu este cazul.
6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Proiectul de act normativ a fost supus dezbaterilor în Comisia de Dialog Social.
6.3 Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale	Nu este cazul.
6.4. Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale	Nu este cazul.
6.5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul necesită avizul Consiliului Legislativ. Proiectul de act normativ nu necesită aviz de la Consiliul Suprem de Apărare a Țării, Consiliul Economic și Social, Consiliul Concurenței, Curtea de Conturi.
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 de act normativ a îndeplinit procedurile prevăzute de Legea nr. 52/2003, cu modificările și completările ulterioare, privind transparența în administrația publică, fiind publicat pe pagina web a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. Totodată, 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 HG nr. 561/2009, cu modificările și completările ulterioare.
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 are un astfel de impact.

Secțiunea a 8-a

Măsurile privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ existent

8.1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ	Aplicarea proiectului de act normativ se va face de către Garda de Coastă - Inspectoratul General al Poliției de Frontieră, autoritatea vamală și de Compania Națională "Administrația Porturilor Maritime" S.A. - Constanța cu respectarea prevederilor legale în vigoare.
8.2. Alte informații	Nu au fost identificate.

Având în vedere cele de mai sus, a fost elaborat **proiectul de Hotărâre de Guvern privind extinderea regimului de zonă liberă în portul Constanța - zona Midia** care, în forma prezentată, a fost avizat de ministerele interesate și pe care îl supunem Guvernului spre aprobare.

MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

Sorin-Mihai GRINDEANU

AVIZEAZĂ:

VICEPRIM-MINISTRU

Marian NEACȘU

PREȘEDINTELE AGENȚIEI NAȚIONALE A FUNCȚIONARILOR PUBLICI

Vasile-Felix COZMA

VICEPRIM-MINISTRU, MINISTRUL AFACERILOR INTERNE

Marian-Cătălin PREDOIU

MINISTRUL AFACERILOR EXTERNE

Luminița-Teodora ODOBESCU

MINISTRUL FINANȚELOR

Marcel-Ioan BOLOȘ

MINISTRUL JUSTIȚIEI

Alina-Ștefania GORGHIU