

EXPUNERE DE MOTIVE

În anul 1986, ca urmare a creșterii traficului aerian au fost proiectate o serie de lucrări ce urmau să asigure creșterea capacității de prelucrare la aproximativ 2 milioane pasageri anual.

În perioada 1986-1991, datorită imposibilității asigurării fondurilor necesare au fost finalizate doar o parte din obiectivele propuse, la altele, lucrările fiind sistate în diverse faze de execuție sau chiar neatacate.

În anul 1991, în vederea finalizării lucrărilor de investiții începute, precum și pentru continuarea programului de dezvoltare și modernizare a întregii infrastructuri și a dotărilor aeroportuare a fost aprobată organizarea de către Administrația Națională a Aeroporturilor din România a unei licitații internaționale deschise pentru realizarea la cheie a Obiectivului de investiții “Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional București – Otopeni”.

În urma analizării ofertelor, Comisia de Licitatie a hotărât adjudecarea execuției lucrărilor în favoarea unui Joint Venture format din societățile italiene: ItalStrade, ItalAirport, CEI MILANO și societatea românească S.C. C.C.C.F SA, care au format societatea ROMAIRPORT S.C. având ca obiect de activitate execuția lucrărilor licitate în conformitate cu Contractul de Antrepriză încheiat în anul 1991 între câștigătorul licitației și ANAROM.

Indicatorii tehnico-economici privind realizarea Obiectivului de investiții, “Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional București – Otopeni”, precum și finanțarea cheltuielilor pentru achiziții și servicii au fost stabilite prin Hotărârea Guvernului nr. 94 / 24.03.1992.

Finanțarea Obiectivului de investiții a fost aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 191 / 17.04.1992 modificată prin Hotărârea Guvernului nr. 510 / 05.08.1994 la o valoare totală de 16.729,3 milioane lei (stabilită în prețuri valabile în luna Mai 1991) și urmând a fi indexată funcție de evoluția ulterioară a prețurilor, alocarea fondurilor făcându-se anual de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului.

Începerea lucrărilor la noul obiectiv de investiții a fost declanșată în luna octombrie 1994, întârzierea față de momentul aprobării acesteia datorându-se în special unor condiții obiective legate de transformările ce au avut loc în România, precum și a posibilităților de asigurare de către bugetul de stat a sumelor necesare realizării lucrărilor.

De asemenea, în această perioadă au fost semnate o serie de acte adiționale la Contractul de bază care au ținut cont de necesitățile de dezvoltare a aeroportului, de noua organizare a aviației civile din România, fapt ce a condus la înlocuirea unor obiecte prevăzute inițial în contract, precum și de noile tehnologii și materiale apărute la nivel mondial în sfera prestării activităților de construcții și în domeniul aeroportuar.

În perioada octombrie 1994 - iunie 1998 au fost realizate și puse în funcțiune o serie de noi capacități, care au condus la creșterea posibilităților de prelucrare a traficului aerian, majorarea capacității de prelucrare a fluxului de pasageri pentru plecări la 1 milion pasageri anual, crearea de facilități pentru pasagerii aflați în tranzit, asigurarea unor servicii la standardele internaționale atât pentru pasageri cât și pentru companiile aeriene și agenții economici ce-și desfășoară activitatea pe aeroport.

Odată cu punerea în funcțiune, la 30 iunie 1998, a noilor capacități, s-a impus ca fiind imperios necesară continuarea lucrărilor de dezvoltare și modernizare a infrastructurii aeroportuare constând în realizarea de noi lucrări și capacități prevăzute a fi executate în Faza a II-a a programului aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 94 / 1992.

În prezent, Obiectivul de investiții "Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional București – Otopeni" se derulează în baza Hotărârilor Guvernului nr.: 191/1992, 94/1992, 518/1992, 470/1992, 510/1994, 587/1994, a Ordonanței de Urgență nr. 73/1999 aprobată prin Legea nr. 21/2000, Hotărârea Guvernului nr. 168 din 13 Februarie 2003, precum și a Ordonanței nr. 108/2000 aprobată și modificată de Legea nr. 361/2001.

Finanțarea investițiilor se realizează din surse proprii, credite bancare și în completare de la bugetul de stat.

Pentru aceasta, în data de 15 iunie 1992 s-a încheiat un contract de credit extern cu HSBC Bank plc. Londra (fostă Midland Bank plc. Londra) în valoare de 59.908.000 USD pentru finanțarea Fazei I-a a Obiectivului de investiții (perioada 1994 - 1998), iar în data de 9 iunie 1999 s-a încheiat un al doilea contract cu aceeași bancă, în valoare de 40.171.926 Euro, pentru finanțarea Fazei a-II-a (perioada 1999-2003). Ambele contracte de credit sunt garantate de statul român prin Scrisorile de Garanție emise de Ministerul Finanțelor Publice, credite înregistrate la poziția 16 și respectiv 550 din Registrul Datoriei Publice.

Totodată, în conformitate cu aceste contracte de împrumut Aeroportul Internațional București – Otopeni trebuie să constituie un cont de depozit în valută reprezentând echivalentul a doua rate scadente și a dobânzilor aferente celor două credite.

De asemenea, potrivit art. 5 din Ordonanța nr. 73/1999, Aeroportul Internațional București – Otopeni a trebuit să achite din surse proprii suma de 7.089.163 EURO - avansul de 15% la lucrările prevăzute pentru Faza a-II-a.

Pentru realizarea Fazei a II-a a Obiectivului de investiții, Aeroportul Internațional București – Otopeni trebuie să asigure și suma de 8.413.032 EURO conform art. 6 din Ordonanța nr. 73/1999, sumă ce constituie partea în monedă locală a contractului de antrepriză.

Dificultățile întâmpinate în Faza a II-a, în ceea ce privește derularea lucrărilor aferente Obiectivului de investiții “Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional București – Otopeni”, au ca explicație:

1. modificări ale soluțiilor constructive
2. costurile reale cu echipamentele și materialele din import
3. întârzierea plăților în monedă locală (lei)

Toate acestea au determinat înregistrarea de diferențe care au condus în mod obiectiv la extinderea Fazei a II-a a lucrărilor Obiectivului de investiții “Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional București – Otopeni”, extindere aprobată prin HG nr.168/2003.

Totodată, prin această Hotărâre s-a aprobat contractarea de către C.N. “Aeroportul Internațional București – Otopeni” S.A. a unui credit pe termen lung în valoare de 16.190.890 Euro, care reprezintă 85% din valoarea achizițiilor și serviciilor din import. Ministerul Finanțelor Publice va garanta, în numele și în contul statului, creditul pe termen lung.

C.N. “Aeroportul Internațional București – Otopeni” S.A. trebuie să asigure, în continuare, finanțarea achizițiilor și serviciilor în monedă națională (contravaloarea în lei a sumei de 24.586.610 Euro) ale Obiectivului de investiții din surse proprii, credite bancare și în completare de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului.

Potrivit Ordonanței Guvernului nr. 108/2000, Compania Națională Aeroportul Internațional București – Otopeni S.A. este scutită de la plata impozitului pe profitul aferent veniturilor proprii destinate finanțării lucrărilor la Obiectivul de investiții “Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional București – Otopeni” și rambursării creditelor interne și externe, contractate cu aceasta destinație, conform legii.

Scopul ordonanței a fost de a asigura ritmicitatea finanțării Obiectivului de investiții potrivit graficului de eşalonare a lucrărilor, la nivelul producției realizate, în vederea finalizării acestor lucrări prioritare la termenul prognozat.

În prezent Ordonanța Guvernului nr. 108/2000, aprobată și modificată de Legea 361/2001 produce efecte juridice, însă scutirea de la plata impozitului pe profitul realizat se aplică până la data de 31 martie 2003.

Din analiza posibilităților financiare și în special a cash-flow-ului companiei, rezultă că achitarea obligațiilor față de Antreprenorul general nu se poate realiza fără un suport masiv din partea bugetului de stat. În aceste condiții finanțarea ar putea fi suportată în mare parte de companie dacă s-ar reduce impozitul pe profitul realizat cu 100% (scutire de la plată), în continuare, și după 31 martie 2003.

Compania se confruntă cu dificultăți deosebite în derularea lucrărilor de investiții, de la bugetul statului alocându-se aproximativ 43% din necesarul de finanțare pentru anii 2002 și 2003, în condițiile în care aeroportul înregistrează datorii importante față de Antreprenorul general, iar efectuarea de plăți din surse proprii pentru cheltuieli de capital conduc la existența riscului unei rapide decapitalizări a societății, prin achitarea cu regularitate a impozitului pe profitul realizat.

În sensul celor prezentate anterior, în condițiile aprobării scutirii, în continuare, de la plata impozitului pe profitul realizat, CN AIBO SA va beneficia de o sumă de bani suplimentară strict necesară desfășurării programului de investiții pentru realizarea obiectivului propus.

Astfel, se vor elimina și întârzierile la plata facturilor furnizorilor vizând Obiectivul de investiții "Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional București – Otopeni".

Considerăm că scutirea de plată a impozitului pe profitul realizat de CN AIBO SA este în măsură să asigure derularea lucrărilor în conformitate cu contractul de antrepriză și cu actele adiționale aferente.

Procedura de legiferare printr-un act normativ a scutirii, în continuare, de plată a impozitului pe profitul realizat are în vedere următoarele considerente:

I. din punct de vedere tehnic:

- finalizarea lucrărilor la Obiectivul de investiții “Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional București – Otopeni” - Faza I-a a condus la adaptarea parțială a infrastructurii aeroportuare la cerințele traficului aerian, standardul internațional al calității serviciilor prestate către pasageri fiind atins doar pentru fluxul de plecări și parțial pentru fluxul de sosiri.

- creșterea volumului traficului aerian reclamă luarea măsurilor necesare pentru adaptarea infrastructurii aeroportuare la condițiile nou apărute.

- finalizarea lucrărilor prevăzute în Faza a II-a și Faza a II-a extinsă a Obiectivului de investiții reprezintă în același timp o decizie importantă în strategia dezvoltării infrastructurii de transport, în contextul geopolitic actual, Aeroportul Internațional București – Otopeni constituindu-se într-o platformă aeroportuară de importanță majoră în zonă.

II. din punct de vedere financiar:

- scopul actului normativ îl reprezintă constituirea unor fonduri suplimentare pentru realizarea Obiectivului de investiții și implicit diminuarea solicitărilor privind alocarea unor surse de la bugetul de stat.

- prin continuarea imediată a contractului de antrepriză, partea română nu va fi pusă în situația de a plăti daune în conformitate cu clauzele contractuale datorate întârzierii derulării proiectului din cauze neimputabile antreprenorului.

- imposibilitatea de a găsi alte surse de finanțare avantajoase și orice întârziere la plată a datoriilor scadente, poate conduce la reconsiderarea poziției băncii finanțatoare și la blocarea proiectului.

- efortul financiar făcut atât de către Statul Român prin alocarea de la bugetul de stat a sumelor necesare derulării lucrărilor la Obiectivul de investiții “Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional București – Otopeni” cât și cel făcut de către Compania Națională Aeroportul Internațional București – Otopeni SA ar deveni insuficient dacă nu s-ar acorda în continuare scutirea de la plata impozitului pe profitul realizat.

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege alăturat, în vederea aprobării Ordonanței Guvernului pentru modificarea Ordonanței Guvernului nr. 108/2000 pentru aprobarea exceptării de la plata impozitului pe profit aferent veniturilor proprii ale Companiei Naționale „Aeroportul Internațional București – Otopeni” - S.A., destinate acoperirii cheltuielilor de investiții și a avansului pentru modernizarea Aeroportului Internațional București - Otopeni și a celor pentru rambursarea creditelor externe contractate, potrivit legii, cu această destinație, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.



PRIM MINISTRU

ADRIAN NĂSTASE

