

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

Ordonanță de urgență privind modificarea anexei nr. 1¹ la Ordonanța Guvernului nr. 64/1999 pentru aprobarea Programului strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Aeroportul Internațional Henri Coandă – București

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

1.
Descrierea
situației
actuale

Pentru asigurarea unei infrastructuri aeroportuare în măsură să permită tratarea traficului de pasageri și cargo în condiții de calitate și siguranță, C.N. "Aeroportul Internațional Henri Coandă" S.A., denumit în continuare AIHCB, derulează, începând cu anul 1991, un vast obiectiv de investiții - "Dezvoltarea și modernizarea Aeroportului Internațional București Otopeni". La sfârșitul anului 2010, prin finalizarea Fazei a III-a a acestui obiectiv de investiții, AIHCB va avea o capacitate de 6.000.000 pasageri anual, în flux intern și internațional.

Evoluția traficului pe AIHCB arată că trebuie adaptat și pentru perioada imediat următoare, știut fiind faptul că în etapa postaderare apar oportunități care pot genera o creștere peste așteptări a traficului aerian. De exemplu, în anul 2007 traficul aerian de pasageri pe AIHCB a înregistrat o creștere de aproximativ 30% față de 2006, procent înregistrat și în primele luni ale anului 2008.

2008*	4.819.000	7,5	4.978.000	11,05	5.827.000	30,00
2009	5.108.000	6	5.476.000	10	6.410.000	10
2010	5.414.000	6	6.024.000	10	7.051.000	10
2011	5.739.000	6	6.506.000	8	7.756.000	10
2012	6.083.000	6	7.026.000	8	8.532.000	10
2013	6.448.000	6	7.588.000	8	9.385.000	10
2014	6.835.000	6	8.195.000	8	10.324.000	10
2015	7.245.000	6	8.851.000	8	11.356.000	10
2016	7.680.000	6	9.559.000	8	12.492.000	10
2017	8.141.000	6	10.324.000	8	13.741.000	10
2018	8.629.000	6	11.150.000	8	15.115.000	10
2019	9.147.000	6	12.042.000	8	16.627.000	10
2020	9.696.000	6	13.005.000	8	18.290.000	10

Analizând evoluția traficului aeroportuar în perioada viitoare, constatăm că noua capacitate de prelucrare a traficului de pasageri rezultată prin finalizarea Fazei a III-a (6 milioane pasageri anual) este doar un obiectiv de dezvoltare pe termen scurt și mediu, care trebuie continuat printr-o strategie de dezvoltare pe termen lung.

Astfel, prin Ordonanța Guvernului nr. 64/1999 s-a aprobat Programul strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la AIHCB, având ca principale obiective:

- Terminal de pasageri modular: 4 module x 5.000.000 pasageri/an; 80 porți îmbarcare, dintre care 40 echipate cu punți de îmbarcare/debarcare; suprafață ocupată 350.000 mp;
- Platforme de parcare aeronave: 400.000 mp, circa 70 poziții parcare aeronave, categoria D, E - racorduri la actualul sistem de piste;
- Căi de rulare: aproximativ 5 km, aproximativ 125.000 mp;
- Parcări supraetajate, 3-4 niveluri, capacitate aproximativ 20.000 locuri;
- Drumuri de incintă 10 km;
- Platformă multimodală cargo - viabilizare zonă;
- Parc tehnologic "high-tech" - viabilizare zonă;

Valoarea estimată a Programului strategic este de 450.000.000 euro.

De asemenea, se au în vedere și următoarele obiective conexe:

- Conexiune la autostrada București – Ploiești: autostradă 4 km;
- Conexiune cale ferată: cale ferată 4 km;
- Conexiune metrou: 4 km;
- Stație subterană multinivel tren/metrou;
- Centru business, aproximativ 5 000 mp;
- Hotel, capacitate aproximativ 200 camere.

În prezent, sunt în curs de desfășurare două activități premergătoare punerii în aplicare a Programului strategic: elaborarea Planului urbanistic zonal, denumit în continuare PUZ, și elaborarea studiului de fezabilitate. Programul strategic de dezvoltare se desfășoară pe teritoriile a doua administrații publice, respectiv Otopeni și Tunari. Elaborarea PUZ necesită numeroase date care nu sunt în gestiunea AIHCB, necesită consultarea cu foarte multe părți implicate, precum și avize și/sau acorduri eliberate de Primăria orașului Otopeni, Primăria comunei Tunari și Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară Ilfov, cum ar fi, de exemplu, actualizarea numerelor cadastrale, înscrierea în cartea funciară, planuri pentru tarlalele afectate de

extinderea AIHCB și altele asemenea. În plus, pentru definirea accesului în zona de est a AIHCB, conform etapei a III-a a Programului strategic, pct. III.1 - "dezvoltarea infrastructurii de transport rutier, metrou și pe cale ferată, în vederea asigurării accesului în zona de Est a AIHCB" -, este necesară organizarea circulației și a transporturilor corelată cu date privind programele și/sau proiectele de dezvoltare a infrastructurii de transport rutier, metrou și pe cale ferată, proiecte și/sau programe gestionate de entități diferite. Lipsa unei forme definitive pentru viitoarele trasee care vor defini accesul la AIHCB, precum și dificultățile în obținerea informațiilor, avizelor sau acordurilor necesare întocmirii PUZ, au determinat întârzieri în elaborarea acestui document care inițiază etapele Programului strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, peste calendarul de timp stabilit prin actele normative în vigoare.

Întrucât anumite informații din PUZ sunt necesare și esențiale pentru elaborarea studiului de fezabilitate, întârzierea elaborării planului de urbanism se va răsfrânge și asupra studiului de fezabilitate pentru Programul strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la AIHCB.

Conform Ordonanței Guvernului nr. 64/1999, în perioada 1 iulie 2008 – 30 iunie 2009 urmează să se desfășoare etapa achiziționării terenurilor necesare realizării obiectivului de investiții însă, demararea acestei acțiuni nu se poate face decât după parcurgerea tuturor etapelor anterioare prevăzute de actul normativ specificat, respectiv aprobarea PUZ care este în curs de execuție, elaborarea și aprobarea studiilor de fezabilitate aflate tot în curs de execuție, precum și elaborarea și avizarea documentațiilor tehnico-economice pentru studiile de fezabilitate aprobate. Prevederile prezentului act normativ se coroborează cu cele ale Legii nr. 85/2007 privind unele măsuri prealabile lucrărilor de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la "Aeroportul Internațional Henri Coandă - București" și ale Hotărârii Guvernului nr. 1129/2007 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 85/2007 privind unele măsuri prealabile lucrărilor de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la "Aeroportul Internațional Henri Coandă - București", astfel:

- suprafețele de teren ce pot fi expropriate în temeiul prezentei legi sunt incluse în perimetrul de dezvoltare al AIHCB, delimitat conform Ordonanței Guvernului nr. 64/1999 și fac parte din intravilanul orașului Otopeni și extravilanul comunei Tunari, aprobate prin planurile urbanistice generale;
- după aprobarea studiilor de fezabilitate, AIHCB va întocmi documentații tehnico-economice pentru imobilele aflate în zona de extindere, documentații care vor cuprinde și oferte de despăgubire stabilite pe categorii de imobile de către persoane autorizate în evaluare;

	▪ selectarea persoanelor autorizate în evaluare se va face de către AIHCB, cu respectarea legislației în vigoare privind achizițiile publice; ▪ pe baza documentațiilor tehnico-economice menționate mai sus, Guvernul aprobă, prin hotărâre, declanșarea procedurii de expropriere a imobilelor, suma globală estimată a despăgubirilor și termenul în care aceasta se virează într-un cont bancar deschis pe numele expropriatorului; ▪ în termen de 15 zile de la publicarea hotărârii Guvernului privind exproprierea, expropriatorul va demara următoarele acțiuni: i. va depune la consiliul local al comunei, orașului sau al municipiului pe teritoriul căruia sunt situate imobilele ce urmează a fi expropriate planurile cuprinzând terenurile și construcțiile propuse spre expropriere, cu indicarea numelui proprietarilor, precum și a ofertelor de despăgubire, în vederea consultării de către cei interesați; ii. va notifica persoanelor fizice sau juridice titulare de drepturi reale propunerile de expropriere, împreună cu ofertele de despăgubire și va fixa data negocierii în maximum 30 de zile de la data notificării. Procedura de expropriere deja laborioasă, se complică prin numărul mare de proprietari afectați de această acțiune și estimați la peste 200 persoane. Calendarul de timp alocat conform Ordonanței Guvernului nr. 64/1999, respectiv 1 an în perioada 1 iulie 2008 – 30 iunie 2009, se dovedește a fi insuficient, considerând și întârzierile cu care se confruntă compania în prezent. De asemenea, realizarea obiectivelor Programului strategic, etapa a III-a, va fi o acțiune extrem de complexă, cu un orizont de timp destul de lung. Finanțarea lucrărilor presupune un efort financiar foarte mare, dar AIHCB a primit deja din partea unor potențiali parteneri propuneri care pot duce la eficientizarea Programului strategic ca timp, prin posibilitatea realizării anumitor lucrări înainte de termenele stabilite de actele normative menționate anterior, sau ca surse de finanțare, prin reducerea efortului financiar asupra AIHCB.
2. Schimbări preconizate	Actualizarea calendarului Programului strategic de dezvoltare, incluzând decalarea termenului necesar exproprierilor cu un an, va permite o gestionare mult mai bună a activităților premergătoare realizării Programului strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare și va elimina potențialele conflicte și blocaje care pot apărea în situația expirării termenului alocat acestei activități, așa cum este definit în prezent. Pentru a nu afecta întregul calendar al realizării Programului strategic solicităm, totodată, ca termenele de realizare a lucrărilor să poată fi devansate, în măsura posibilităților, obiective importante ale acestui program de dezvoltare putând fi astfel realizate și exploatate înainte de termenele prevăzute în prezent de Ordonanța Guvernului nr. 64/1999.

	Precizăm că situația de urgență constă în iminența expirării termenului alocat Etapei I a Programului strategic de dezvoltare a Aeroportului Internațional Henri Coandă – București, cât și în necesitatea asigurării în avans a capacităților aeroportuare necesare pentru menținerea gradului de siguranță și securitate, în condițiile creșterii traficului aerian.
3. Alte informații	Nu este cazul

Secțiunea a 3-a
Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1. Impactul macroeconomic	Nu este cazul
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Nu face obiectul prezentei ordonanțe de urgență
3. Impactul social	Dezvoltarea aeroportului, atât pe perioada derulării programului cât și ulterior, duce la creșterea numărului de locuri de muncă, atât în legătură directă cu activitatea aeroportuară cât și datorită activităților conexe.
4. Impactul asupra mediului	Se vor respecta cerințele specificate în Acordul de mediu.
5. Alte informații	Nu este cazul

Secțiunea a 4-a
Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)

- mii lei -

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: (i) impozit pe profit (ii) impozit pe venit b) bugete locale: (i) impozit pe profit c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) contribuții de asigurări						

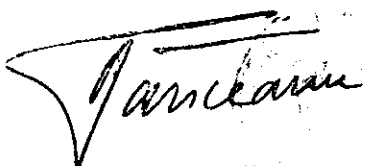
1. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii b) bugete locale: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii										
3. Impact financiar, plus/minus, din care: a) buget de stat b) bugete locale										
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare										
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare										
6 Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare										
7. Alte informații										
Secțiunea a 5-a Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare										
1. Proiecte de acte normative suplimentare	Nu sunt necesare									
2. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în materie	Nu au fost observate prevederi ale legislației comunitare referitoare la subiectul tratat de proiectul de act normativ.									
3 Decizii ale Curții Europene de Justiție și alte documente	Nu au fost observate									
4 Evaluarea conformității	Nu este cazul									
Denumirea actului sau documentului comunitar, numărul, data adoptării și data publicării	Gradul de conformitate		Comentarii							
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Nu este cazul									
6. Alte informații	Nu este cazul									

Secțiunea a 6-a Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ	
1. Informații privind procesul de consultare cu organizații guvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Nu este cazul
2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	Nu este cazul
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile HG nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Nu este cazul
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile HG nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Nu este cazul
5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Consiliul Legislativ a avizat favorabil actul normativ prin avizul nr. 1255/17.10.2008.
6. Alte informații	
Secțiunea a 7-a Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ	
1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Proiectul intră în categoria actelor normative care cad sub incidența art. 6 alin. (9) din Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică. Cu toate acestea, proiectul de act normativ a fost publicat pe pagina de web a Ministerului Transporturilor.

2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Nu este cazul
3 Alte informații	Nu este cazul
Secțiunea a 8-a Măsuri de implementare	
1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Nu este cazul
2. Alte informații	Nu este cazul

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege anexat, în vederea aprobării Ordonanței de urgență a Guvernului privind modificarea anexei nr. 1¹ la Ordonanța Guvernului nr. 64/1999 pentru aprobarea Programului Strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Aeroportul Internațional Henri Coandă – București.

PRIM-MINISTRU

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Tăriceanu', written over a horizontal line.

CĂLIN POPESCU-TĂRICEANU