

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul prezentului act normativ

LEGE privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru modificarea Ordonanței 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	Aeroportul Internațional Henri Coandă București (AIHCB), a cunoscut o permanentă dezvoltare trecând prin etape succesive de modernizare, plecând de la aeroportul militar construit de armata germană în anul 1940, devenind aeroport internațional în anul 1969. Pentru asigurarea unei infrastructuri aeroportuare în măsură să permită tratarea traficului de pasageri și cargo în condiții de calitate și siguranță la nivelul standardelor europene actuale și având în vedere prognozele de creștere a traficului pentru orizontul de timp 2020, prin Ordonanța Guvernului nr. 64/1999, aprobată prin Legea nr. 220/2002, cu modificările și completările ulterioare, s-a aprobat <i>Programul strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la AIHCB</i>, obiectivele incluse în acest program fiind declarate de utilitate publică. În vederea demarării procedurii efective de implementare a Programului strategic de dezvoltare aeroportuară, a fost adoptată Legea nr. 85/2007 privind unele măsuri prealabile de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la „Aeroportul Internațional Henri Coandă – București”. Ulterior, în urma intrării în vigoare a Hotărârii Guvernului nr.1208/2009 privind înființarea Companiei Naționale "Aeroporturi București" - S.A. prin fuziunea Companiei Naționale "Aeroportul Internațional Henri Coandă - București" - S.A. cu Societatea Națională "Aeroportul Internațional București Băneasa - Aurel Vlaicu" - S.A., titularul programului strategic a devenit Compania Națională “Aeroporturi București” S.A (CNAB), lucrările aferente programului urmând a se desfășura în perimetrul punctului de lucru Aeroportul Internațional Henri Coandă- București. Conform <u>Anexei nr. 1¹</u> din Ordonanța Guvernului nr. 64/1999, Programul strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la AIHCB se desfășoară pe 3 etape: Etapa I : 1 martie 2007- 1 septembrie 2009 Aprobarea Planului urbanistic zonal Etapa a II-a : 1 martie 2007-31 decembrie 2010 Desfășurarea activităților premergătoare realizării Programului strategic
---------------------------------	---

	de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare Etapa a III-a : 1 ianuarie 2011-31 decembrie 2019 Realizarea lucrărilor din cadrul Programului strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare. Stadiul actual și pașii următori pot fi prezentați, sintetic, astfel: Etapa I (perioadă de finalizare depășită): Aprobarea Planului urbanistic zonal (PUZ) <i>Stadiul actual:</i> Au fost obținute toate avizele/acordurile solicitate prin certificatul de urbanism emis pentru elaborarea PUZ; <i>PUZ</i> depus la Consiliul Județean Ilfov pentru avizare în 30.03.2010. <i>Pașii următori:</i> Avizare către Consiliul Județean Ilfov; <i>Aprobare de către Consiliile locale Otopeni și Tunari.</i> Etapa a II-a (perioada de finalizare va fi depășită): Desfășurarea activităților premergătoare realizării Programului strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare: II.1. Elaborarea și aprobarea studiilor de fezabilitate; <i>Stadiul actual:</i> Studiu de fezabilitate avizat în Consiliul tehnico-economic al CNAB; <i>Documentație de avizare pentru Consiliul tehnico - economic al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în curs de elaborare.</i> <i>Pașii următori:</i> CTE MTI, act normativ pentru aprobarea studiului de fezabilitate. II.2. Elaborarea și avizarea documentațiilor tehnico-economice pentru studiile de fezabilitate aprobate (<i>documentații necesare în vederea exproprierii</i>) <i>Stadiul actual:</i> nu se poate demara înainte de aprobarea documentațiilor anterioare. <i>Pașii următori:</i> pregătire documentație de achiziție servicii necesare exproprierii. II.3. 1 iulie 2009 - 31 decembrie 2010 Achiziționarea terenurilor necesare realizării obiectivului de investiții aprobat și scoaterea acestora din circuitul agricol, dacă este cazul; asigurarea surselor de finanțare necesare pentru realizarea obiectivului de investiții; <i>Stadiul actual:</i> a) suprafața de expropriat aproximativ 600 ha. Litigii deja inițiate de proprietarii de terenuri pentru lipsa exproprierii și lipsa de folosință a terenului, b) plan de afaceri elaborat pentru a sprijini etapa de asigurare a surselor de finanțare. <i>Pașii următori:</i> - identificare surse finanțare expropriere; - emitere Hotărâre a Guvernului pentru demarare expropriere; - expropriere propriu – zisă. II.4. 1 iulie 2010 - 31 decembrie 2010 Obținerea avizelor, acordurilor și autorizațiilor necesare în vederea demarării lucrărilor
--	--

Se va derula după finalizarea documentațiilor prevăzute la punctele precedente și achiziționare terenuri.

Referitor la Etapa I - Aprobarea Planului urbanistic zonal:

CNAB coordonează derularea acestei etape începând din anul 2007. Elaborarea planului urbanistic zonal a depășit sfera de activitate a companiei aeroportuare, atât prin faptul că suprafața de studiu a PUZ (conform specificațiilor Consiliului Județean Ilfov) a însemnat un perimetru geografic mult mai mare decât zona aeroportuară (suprafață de studiu în PUZ aproximativ 4500 ha, din care zona aeroportuară inclusiv extinderea pentru Programul strategic aproximativ 1200 ha), cât și prin reglementările obligatorii a fi definite pentru această suprafață, care au identificat o multitudine de părți implicate. Au fost necesare diferite date și informații care nu au fost în gestiunea CNAB și, de asemenea, a necesitat și necesită în continuare consultarea și colaborarea cu multe părți implicate (de exemplu, PUZ-ul trebuie corelat cu planurile de dezvoltare ale orașului Otopeni și comunei Tunari), dar și cu alte documentații aprobate sau în curs de aprobare din zonă. De asemenea, o perioadă foarte mare de timp, PUZ-ul s-a aflat în imposibilitatea finalizării, fiind necesară armonizarea programelor de dezvoltare pentru rezolvarea acceselor la est de AIHCB, în zona în care va fi amplasat noul terminal.

O altă etapă care a trebuit parcursă pentru avizarea PUZ-ului a fost obținerea de avize din partea administratorilor celorlalte infrastructuri inter-conectate cu aeroportul, a administratorilor de utilități publice, a numeroase agenții și instituții publice, precum și a unor administrații locale.

Toate aceste etape au consumat un interval de timp mult peste cel alocat de legislația programului strategic pentru aprobarea PUZ-ului. În prezent, procedura de avizare a fost amânată datorită concluziilor Comisiei Tehnice de Amenajare a Teritoriului și de Urbanism a Județului Ilfov, din 29.04.2010 și din 28.05.2010, respectiv:

1. "se propune includerea circulațiilor de la limita actuală a PUZ-ului pe latura de vest, în zona de studiu;

2. se va aproba limita de studiu în primă fază printr-un proces verbal și apoi printr-o Hotărâre a Guvernului, în coordonate stereo 70, vizată de Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară Ilfov (limita de studiu nu este în momentul de față aprobată printr-o Hotărâre a Guvernului);

3. se vor realiza exproprierile pentru circulația de legătură cu nodul de la centură printr-o Hotărâre a Guvernului;

4. se discută ca linie directoare posibilitatea unei relații din giratoriul de sub podul de la intrare în aeroport, pe lângă metrou, prin circulația propusă paralel cu linia de cale ferată, până în expresul ce va realiza conexiunea cu Piața Presei Libere [...];

5. [...] se discută problema limitei cadastrale și criteriile care au stat

la baza trasării acesteia (canale de desecare, limite de proprietate, circulații etc). Se solicită un memoriu prin care să se detalieze modul în care s-a trasat această limită;

6.se sugerează extinderea zonei de analiză astfel încât să fie incluse și noile zone specifice din cadrul aeroportului.”

Față de rezoluția nr. 2, menționăm că zona aeroportuară (existentă și cea necesară extinderii), inclusă în analiza PUZ, a fost delimitată în coordonate stereo 70 și avizată de Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară Ilfov în februarie 2008. În perioada mai 2009 – februarie 2010, a fost modificată în urma obținerii avizelor de aprobare ale PUZ-ului de la diferite instituții, în prezent necesitând o nouă avizare de la Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară Ilfov.

Întrucât etapa de întocmire și avizare a PUZ s-a dovedit o etapă laborioasă și pe parcurs au apărut și inconvenientele expuse mai sus, termenul legal de avizare a PUZ-ului a fost depășit, astfel încât este necesară instituirea unui nou termen necesar aprobării PUZ.

Referitor la Etapa a II-a - Desfășurarea activităților premergătoare realizării programului strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare:

II.1. Elaborarea și aprobarea studiilor de fezabilitate

Studiul de fezabilitate a fost elaborat în anul 2008, completat, actualizat și avizat de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română (în decembrie 2009), precum și de către Agenția Regională pentru Protecția Mediului București (în septembrie 2009), iar la începutul anului 2010 a fost aprobat în Consiliul Tehnico – Economic al acesteia, cu încadrare în termenul prevăzut în calendarul Programului strategic.

În prezent este în curs de elaborare documentația de avizare a acestui studiu pentru Consiliul Tehnico – Economic al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

II.2. Elaborarea și avizarea documentațiilor tehnico-economice pentru studiile de fezabilitate aprobate

Acest pas nu a fost încă demarat, deoarece etapa de întocmire a documentațiilor necesare procedurii de expropriere și cea ulterioară de achiziționare a terenurilor necesare Programului strategic nu pot fi demarate înainte de aprobarea documentațiilor specificate de etapele anterioare ale Programului strategic și de identificarea surselor de finanțare necesare acestor operațiuni.

II.3. Achiziționarea terenurilor necesare realizării obiectivului de investiții aprobat și scoaterea acestora din circuitul agricol, dacă este cazul; asigurarea surselor de finanțare necesare pentru realizarea obiectivului de investiții

Așa cum a fost specificat anterior, etapa de achiziționare a terenurilor necesare nu va putea fi demarată înainte de aprobarea PUZ și a studiului de fezabilitate, având la bază documentații specifice pentru expropriere. Suprafața aproximativă de expropriat este de 600 ha. CNAB se confruntă

	<u>deja cu litigii privind neefectuarea exproprierilor terenurilor rezervate prin lege pentru Programul strategic. Neîncadrarea în termenul prevăzut în prezent pentru această acțiune, respectiv 31 decembrie 2010, va genera alte litigii din partea proprietarilor de terenuri care exercită deja presiuni în acest sens. Pierderea terenurilor alocate extinderii va limita zona în care aeroportul își poate desfășura activitatea, ducând pe termen lung la limitarea definitivă a capacității acestei infrastructuri publice.</u> <u>Luând în considerare cele expuse anterior, considerăm că este necesară actualizarea întregului calendar de implementare a Programului strategic, prevăzut în anexa nr. 1¹ la Ordonanța Guvernului nr. 64/1999, în regim de urgență, în sensul decalării cu cel puțin trei ani a perioadei de elaborare și aprobare a studiilor de fezabilitate și a documentațiilor tehnico-economice, urmând ca trecerea la etapele următoare, respectiv, achiziționare terenuri, obținere autorizații, respectiv, realizare lucrări să se efectueze treptat în funcție de identificarea surselor de finanțare.</u>
2. Schimbări preconizate	Prin modificarea propusă, respectiv actualizarea calendarului programului strategic, se urmărește să nu se blocheze dezvoltarea pe termen lung a AIHCB, infrastructură aeroportuară publică de interes național, dezvoltare care se va baza pe un calendar corect și justificat în condițiile economice prezente. În plus, exproprierea va putea fi efectuată treptat, în funcție de identificarea surselor de finanțare necesare atât exproprierii cât și realizării obiectivelor de investiții. Totodată, vor fi eliminate premisele apariției unor cheltuieli mai mari, care ar îngreuna și mai mult situația financiară a statului, în calitate de expropriator, care pot să apară din următoarele considerente: 1. neaprobarea PUZ în termenul legal ar întârzia întreaga procedură de expropriere, 2. litigiile care au apărut pot fi soluționate favorabil, iar posibilitatea apariției altora noi în legătură cu procedura exproprierii din cauza nerespectării termenului actual legal pentru expropriere (fixat până la sfârșitul anului 2010) se diminuează mult.
3. Alte informații	Situația extraordinară a cărei reglementare nu poate fi amânată, prevăzută la art. 115 alin. (4) din Constituția României, republicată, este dată de faptul că menținerea prevederilor anexelor Ordonanței Guvernului nr. 64/1999 are drept consecințe negative depășirea termenelor calendarului Programului strategic, depășire ce implică: Blocarea potențialului de dezvoltare pe termen lung a acestei infrastructuri aeroportuare publice, Plata de despăgubiri pentru lipsa exproprierii.

Secțiunea a 3-a

Impactul socio-economic al prezentului act normativ

1. Impactul macroeconomic	Actul normativ nu are impact în acest domeniu.
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Actul normativ nu are impact în acest domeniu.
3. Implicații sociale	Actul normativ nu are impact în acest domeniu.
4. Impactul asupra mediului	Actul normativ nu are impact în acest domeniu.
5. 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 (5 ani)

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	Actul normativ nu se referă la acest subiect.					
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	Actul normativ nu se referă la acest subiect.					
3. Impact financiar, plus/minus, din care: a) buget de stat b) bugete locale	Actul normativ nu se referă la acest subiect.					
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Actul normativ nu se referă la acest subiect.					
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	Actul normativ nu se referă la acest subiect.					
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Actul normativ nu se referă la acest subiect.					
7. Alte informații	Nu au fost identificate.					

Secțiunea a 5-a

Efectele prezentului act normativ asupra legislației în vigoare

1. Proiectele de acte normative suplimentare	Nu este cazul.	
2. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în materie	Actul normativ nu se referă la acest subiect.	
3. Decizii ale Curții Europene de Justiție și alte documente	Actul normativ nu se referă la acest subiect.	
4. Evaluarea conformității	Actul normativ nu se referă la acest subiect.	
Denumirea actului sau documentului comunitar, numărul, data adoptării și data publicării	Gradul de conformitate (se conformează/nu se conformează)	Comentarii
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente		
6. Alte informații	Nu au fost identificate	

Secțiunea a 6-a

Consultări efectuate în vederea elaborării prezentului act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Proiectul de act normativ a fost supus consultării publice prin publicare pe pagina web www.mt.ro și a fost avizat în Comisia de Dialog Social constituită la nivelul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii	
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	Actul normativ nu se referă la acest subiect.	
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 Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative.	Proiectul de act normativ a fost supus consultării structurilor asociative ale autorităților publice locale conform Hotărârii Guvernului nr. 521/2005.	
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în	Proiectul de Ordonanță de urgență a Guvernului nu este supus consultărilor comisiilor	

conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	interministeriale
5. Informații privind avizarea de către a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare al Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul de Ordonanță de urgență a fost avizat favorabil de către Consiliul Legislativ, prin avizul nr. 133/4.02.2011.
6. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 7-a

Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea prezentului act normativ

1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Menționăm că 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 Hotărârea Guvernului nr. 561/2009.
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 .	Ordonanța de urgență a Guvernului nu are impact asupra mediului
3. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 8-a

Măsurile 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 au fost identificate

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege anexat, în vederea aprobării Ordonanței de urgență a Guvernului privind modificarea Ordonanței Guvernului nr. 64/1999 pentru aprobarea Programului strategic de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare la Aeroportul Internațional Henri Coandă - București, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM-MINISTRU

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'E. Boc', followed by a long horizontal stroke.

EMIL BOC