

EXPUNERE DE MOTIVE

Lege pentru modificarea art. 3 din Legea nr. 363/2006 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea I - Rețele de transport

În prezent, bunurile proprietate publică a Statului de natura infrastructurii rutiere, feroviare, navale sau aeroportuare de nivel național se află în proprietatea Ministerului Transporturilor, acesta concesionând bunurile respective unor Societăți/Companii Naționale care funcționează sub autoritatea sa.

Conform art. 3 din Legea nr. 363/2006 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea I – Rețele de transport, lucrările de realizare a proiectelor de dezvoltare din domeniul infrastructurii de transport de nivel național se cuprind în anexa bugetelor ordonatorilor principali de credite, fiind finanțate astfel, total sau parțial de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Transporturilor, din credite externe, fonduri externe nerambursabile și din alte surse legal constituite.

În lipsa unor norme primare exprese privind asigurarea finanțării unor proiecte de infrastructură de transport, proprietate publică a Statului, inclusiv din surse/venituri proprii ale concesionarilor rețelelor de transport respective, Ministerul Transporturilor a elaborat și a promovat spre aprobare unele prevederi exprese care să asigure acest aspect al finanțării proiectelor și din surse financiare proprii ale Companiilor Naționale ce au în concesiune rețele de transport aflate în proprietatea Ministerului Transporturilor.

Astfel, conform art. 25 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, cu modificările și completările ulterioare și dispozițiile art. 12 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 84/2003 pentru înființarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România – S.A. prin reorganizarea Regiei Autonome “Administrația Națională a Drumurilor din România”, cu modificările și completările ulterioare, legiuitorul a introdus posibilitatea finanțării investițiilor în infrastructura publică de transport feroviar și rutier și din venituri proprii ale operatorilor economici care administrează respectiva infrastructură.

În cazul infrastructurii aeroportuare, această posibilitate a finanțării infrastructurii publice de transport din venituri proprii ale operatorilor economici care administrează respectiva infrastructură nu a fost prevăzută în nicio normă primară. Pe circuitul interministerial de avizare au existat în trecut o serie de încercări în acest sens de includere a acestei posibilități de finanțare prin modificarea hotărârilor de Guvern de înființare a

aeroporturilor din România, însă Ministerul Justiției a avizat negativ aceste propuneri, motivând că astfel de norme cu implicații directe asupra regimului juridic al bunurilor proprietate publică (inclusiv asupra modurilor de dobândire a unor astfel de bunuri proprietate publică, respectiv investiții/lucrări publice propuse spre finanțare din surse proprii ale societăților care administrează rețelele respective de transport) sunt de natura normelor primare.

Pe lângă infrastructura publică de transport reprezentată de bunuri imobile aparținând domeniului public al statului sau al județului (piste, căi de rulare, platforme de staționare aeronave), infrastructura aeroportuară cuprinde și terminalele de pasageri/cargo, parcuri și alte construcții necesare funcționării aeroportului, obiective de investiții care în mod normal se finanțează din venituri proprii ale administratorului aeroportului. Astfel, în cazul aeroporturilor, proiectele de dezvoltare pot include investiții finanțate și din venituri proprii ale operatorului economic care administrează infrastructura aeroportuară și care nu sunt cuprinse în listele de investiții publice, anexă la bugetele ordonatorilor principali de credite.

În plus, în susținerea propunerilor de mai sus trebuie menționat că, în cazul aeroporturilor de interes regional, ordonatorii principali de credite sunt Consiliile Județene, prin urmare finanțarea obiectivelor de investiții nu se poate face numai de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor.

Nu în ultimul rând, Regulamentul (UE) nr. 651/2014 din 17 iunie 2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în aplicarea articolelor 107 și 108 din tratat, cu modificările și completările ulterioare, menționează că investițiile în infrastructura aeroportuară reprezintă ajutor de stat, stabilind și intensitățile maxime ale ajutorului de stat, în funcție de traficul înregistrat de aeroporturi. Astfel, conform art. 56 alin. (13), valoarea ajutorului nu depășește 50% din costurile eligibile în cazul aeroporturilor care înregistrează un trafic mediu anual de pasageri cuprins între un milion și 3 milioane de pasageri și 75% în cazul aeroporturilor cu un trafic mediu anual de pasageri de maximum un milion de pasageri. În comunicarea oficială a comisiei pe tema acestui Regulament (Guidelines on State aid to airports and airlines 2014/C 99/03), la punctul 101 se vorbește, pe lângă limitele impuse expres în cadrul Regulamentului și enumerate mai sus și de o valoare a ajutorului de maximum 25% în cazul aeroporturilor care înregistrează un trafic mediu anual cuprins între 3 milioane și 5 milioane de pasageri.

Astfel, din cele enunțate în paragraful anterior, pe de o parte un aeroport de dimensiunea Aeroportului Internațional Henri Coandă București, cu un trafic mediu anual în ultimii ani de peste 5 milioane de pasageri nu poate solicita prin Compania Națională Aeroporturi București sume consistente de la buget pentru implementarea proiectelor de modernizare sau dezvoltare a infrastructurii aflate în domeniul public al Statului (fiind

considerat ajutor de stat), dar pe de altă parte legislația românească în vigoare îi interzice realizarea unor investiții în infrastructura publică (piste, suprafețe de rulare etc.) pe care o are în administrare.

Din toate cele enunțate mai sus este evidentă necesitatea acestei intervenții legislative, astfel încât Societățile / Companiile Naționale care au în administrare infrastructura aeroportuară de pe principalele aeroporturi din țară să aibă posibilitatea de a investi și din surse proprii de finanțare proiectele de dezvoltare ale aeroporturilor.

În numele inițiatorilor:

Cătălin Drulă – Deputat USR

