

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul prezentului act normativ

LEGE

pentru aprobarea Ordonanței
privind modificarea Ordonanței Guvernului nr. 46/1998 pentru stabilirea unor
măsuri în vederea îndeplinirii obligațiilor asumate de România prin aderarea la
Convenția internațională EUROCONTROL privind cooperarea pentru securitatea
navigației aeriene și la Acordul multilateral privind tarifele de rută aeriană

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea situației actuale	În anul 1996, în baza Legii nr. 44/1996, România a aderat la Convenția internațională Eurocontrol privind cooperarea pentru securitatea navigației aeriene, încheiată la 13 decembrie 1960 și la Acordul multilateral privind tarifele de rută aeriană, semnat la Bruxelles la 12 februarie 1981. În acest context, deciziile luate de Eurocontrol pentru implementarea obiectivelor comune din domeniul navigației aeriene și a măsurilor necesare pentru asigurarea siguranței și regularității fluxurilor de trafic aerian au căpătat un caracter obligatoriu pentru toate statele membre Eurocontrol. Totodată, aderarea la Acordul multilateral privind tarifele de rută aeriană a impus aplicarea procedurilor stabilite de Eurocontrol prin sistemul comun de tarife de rută care prevede stabilirea tarifelor potrivit unei formule comune care ia în seamă costurile serviciilor de navigație aeriană, precum și încasarea acestor tarife de către Eurocontrol. Pentru îndeplinirea obligațiilor asumate prin aderarea la cele două acte susmenționate, s-a impus adoptarea unor măsuri cu caracter economic care să fie reflectate în mod specific și în legislația română. Astfel a fost adoptată Ordonanța Guvernului nr. 46/1998 pentru stabilirea unor măsuri în vederea îndeplinirii obligațiilor asumate prin aderarea la Convenția internațională Eurocontrol privind cooperarea pentru securitatea navigației
------------------------------------	---

aeriene și la Acordul multilateral privind tarifele de rută aeriană. În anul 2004 patru regulamente emise de Parlamentul European și Consiliul European (Regulamentele (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004 și (CE) nr. 552/2004) au intrat în vigoare, constituind momentul de lansare a inițiativei Cerul European Unic (Single European Sky – numit în continuare SES). Principalele obiective ale pachetului legislativ SES au fost rezolvarea problemelor de aglomerare a traficului aerian și a întârzierilor subsecvente, alături de obiectivul de bază în aviație, și anume siguranța. Pachetul legislativ SES a inițiat un proces ireversibil de transformare a concepției și cadrului de furnizare a serviciilor de navigație aeriană în Europa, a creat cadrul pentru restructurarea acestor servicii și a contribuit la îmbunătățirea cooperării internaționale. Astfel, SES a implicat reforme la nivelurile instituționale, de reglementare, operațional și tehnologic, ceea ce a condus la optimizarea performanței managementului traficului aerian european, cea mai recentă viziune fiind de a permite tuturor aeronavelor să zboare în spațiul aerian al Europei pe traiectoriile preferate, cu eficiență și siguranță optimă.

Pentru realizarea obiectivului global de îmbunătățire a eficienței economice a serviciilor de navigație aeriană, în anul 2006 Comisia Europeană a adoptat Regulamentul (CE) nr. 1794/2006 de stabilire a unei scheme comune de tarifyare pentru serviciile de navigație aeriană, schemă compatibilă cu sistemul de tarifyare de rută Eurocontrol.

Articolele 5 – 7 din Regulamentul (CE) nr. 1794/2006 reglementează modul de stabilire a costurilor cu prestarea serviciilor de navigație aeriană.

Conform art. 8 al Regulamentului (CE) 1794/2006, statele membre ale Uniunii Europene au obligația asigurării transparenței bazei de cost și a mecanismului de tarifyare.

Costurile serviciilor de rută și de terminal se finanțează prin tarifyare de rută și de terminal impuse utilizatorilor serviciilor de navigație aeriană. Tarifal unitar de rută sau de terminal se calculează împărțindu-se costurile preconizate pentru serviciile de rută sau terminal la numărul preconizat de unități de servicii de rută sau de terminal.

Deoarece situația în domeniul managementului traficului aerian s-a schimbat prin cuprinderea în cadrul obiectivelor generale și a celui privind protecția mediului și, mai recent, datorită crizei prețurilor petrolului, a eficienței costurilor, la nivelul Uniunii

Europene au fost adoptate în ultimii 3 ani o serie de regulamente de actualizare și completare a pachetului legislativ SES, cunoscute sub denumirea de pachetul legislativ SES II. Pachetul legislativ SES II a stabilit un nou mod de abordare, bazat pe performanță, care să permită dezvoltarea sustenabilă și eficientă a aviației printr-un management mai coerent al spațiului aerian european, luând în considerare mediul înconjurător. Printre regulamentele apărute se numără:

- Regulamentul (CE) nr. 1070/2009, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004 și (CE) nr. 552/2004 în vederea îmbunătățirii performanței și durabilității sistemului aviatic european;
- Regulamentul (UE) nr. 691/2010, de stabilire a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2096/2005 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană;
- Regulamentul (UE) nr. 1191/2010, de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1794/2006 de stabilire a unei scheme comune de tarificare pentru serviciile de navigație aeriană.

Principalele elemente de noutate introduse de aceste regulamente sunt:

- instituirea unui sistem de îmbunătățire a performanțelor serviciilor de navigație aeriană care cuprinde obiective de performanță privind siguranța, mediul, capacitatea și eficiența costurilor, în concordanță cu obiectivele de performanță stabilite la nivel comunitar;
- evaluarea de către Comisia Europeană a compatibilității obiectivelor naționale cu obiectivele de performanță la nivel european;
- stabilirea unei perioade de referință pentru sistemul de performanță de cel puțin trei ani și de cel mult cinci ani. Prima perioadă de referință acoperă anii calendaristici 2012-2014 inclusiv. Următoarele perioade de referință au durata de cinci ani calendaristici, dacă nu se decide altfel printr-o modificare a Regulamentului (UE) nr. 691/2010 ;
- stabilirea la începutul perioadei de referință, pentru fiecare an calendaristic al perioadei de referință

	menționate mai sus, a costului furnizării serviciilor de navigație aeriană la nivel național. Costurile astfel determinate au un caracter stabil, neputând fi modificate pe parcursul fiecărei perioade de referință. Pentru fiecare an al perioadei de referință, se analizează doar diferența dintre costurile stabilite exprimate în termeni nominali înainte de perioada de referință și costurile anuale stabilite, ajustate în funcție de inflația reală înregistrată (Eurostat) pentru anul în cauză; - stabilirea prin Regulamentul (UE) nr. 1191/2010, de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1794/2006, a unui nou mod de calcul al rentabilității capitalului propriu, care exclude conturile contabile purtătoare de dobânzi din valoarea medie a activelor circulante nete; - introducerea unui mecanism nou de împărțire a riscurilor de trafic și de cost.
2. Schimbări preconizate	I. Pentru asigurarea ducerii la îndeplinire a obligațiilor ce rezultă pentru un stat membru al Uniunii Europene din articolele 5 – 8 ale Regulamentului (CE) nr. 1794/2006, cu modificările și completările ulterioare, actul normativ propus prevede ca regia autonomă Administrație Română a Serviciilor de Trafic Aerian - ROMATSA să coordoneze procesul de elaborare a bazelor de cost care se iau în considerare la stabilirea tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană prestate în zona de responsabilitate a României. ROMATSA va asigura consultarea beneficiarilor serviciilor de navigație aeriană, conform cerințelor și termenelor prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1794/2006, precum și transmiterea bazelor de cost la EUROCONTROL. De asemenea, bazele de cost actualizate care urmează să fie transmise anual la EUROCONTROL se vor aviza, anterior transmiterii, de către autoritatea națională de supervizare responsabilă cu elaborarea și monitorizarea implementării Planului Național de Performanță (art. 4 din Regulamentul (UE) nr. 691/2010) și care, conform art. 17 din Regulamentul (CE) nr. 1794/2006, are competența verificării corectitudinii datelor cuprinse în bazele de cost de către furnizorii de servicii de navigație aeriană. Prin aviz, autoritatea națională de supervizare va confirma că aceste baze de cost și tarifele unitare de rută sau terminal, chiar dacă sunt conținute în planurile de performanță multianuale deja adoptate, asigură îndeplinirea obiectivelor de performanță stabilite la nivel național, fără a fi necesar să fie

modificate sau actualizate, iar în ele au fost preluate, eventual, măsurile dispuse, în baza art. 17 din Regulamentul (UE) nr. 691/2010, pe parcursul monitorizării. De asemenea, se va verifica corectitudinea punerii în aplicare a mecanismului de împărțire a riscului, stabilit la art. 11a al Regulamentului (CE) nr. 1794/2006.

II. Începând cu anul 2012, prin Decizia Comisiei Europene nr. 121/2011 s-au stabilit obiectivele de performanță la nivelul Uniunii Europene pentru prima perioadă de referință (2012-2014). Modul în care fiecare prestator de servicii de navigație aeriană contribuie la atingerea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii Europene este prezentat în Planul Național de Performanță care cuprinde informații detaliate despre ipotezele economice (produsul intern brut, cursul de schimb, indicele prețurilor de consum, creșterea economică, etc.), operaționale (prognoza privind cererea de trafic), instituționale, precum și costurile necesare pentru atingerea acestor obiective (inclusiv cele de investiții).

Planul Național de Performanță este atent examinat de către Comisia Europeană, care verifică modul în care obiectivele de performanță stabilite la nivel național sau de bloc aerian funcțional concordă cu obiectivele la nivelul Uniunii Europene și contribuie adecvat la atingerea acestora și înștiințează statul membru în acest sens.

Costurile cuprinse în Planul Național de Performanță, ce trebuie efectuate de către prestatorul de servicii de navigație aeriană pentru îndeplinirea serviciului la un nivel de performanță adecvat, costuri negociate cu beneficiarii prestațiilor, evaluate și agreeate de către Comisia Europeană, stau la baza stabilirii tarifului unitar care, funcție de numărul unităților de servicii de trafic aerian aduce veniturile prestatorului de servicii de navigație aeriană.

Astfel, indicatorii de venituri și cheltuieli ai prestatorului național de servicii de navigație aeriană sunt evaluați, adoptați și monitorizați de către Comisia Europeană și Eurocontrol.

Având în vedere această metodologie se propune ca, prin derogare de la prevederile legale privind fundamentarea și aprobarea bugetelor de venituri și cheltuieli la nivelul regiilor autonome, bugetul prestatorului național de servicii de navigație aeriană să cuprindă bazele de cost transmise la Eurocontrol, iar după adoptarea acestora bugetul astfel construit să se aprobe

	prin ordin comun al ministrului transporturilor și infrastructurii și al ministrului finanțelor publice. III. Se propune modificarea art. 8 din Ordonanței Guvernului nr. 46/1998 pentru a se asigura compatibilitatea cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1794/2006 referitoare la stabilirea cotei privind rentabilitatea capitalului propriu care se ia în calcul la stabilirea tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană prestate. IV. De la data publicării Ordonanței Guvernului nr. 46/1998 au avut loc schimbări importante în domeniul taxei pe valoarea adăugată aferentă serviciilor de navigație aeriană. În conformitate cu prevederile Directivei Europene nr. 8/2008, preluate în Codul Fiscal, începând cu 01.01.2010, taxa pe valoarea adăugată (TVA) se aplică, în conformitate cu definiția fiscală a locului prestării serviciilor, atât companiilor românești, cât și celor străine care nu sunt înregistrate în scopuri de TVA în statele de origine. Având în vedere că vechea formulare din Ordonanța Guvernului nr. 46/1998 (art. 11 alin. (1)) prevedea doar modalitatea de înregistrare a TVA aferent prestațiilor interne, singurele prestații supuse TVA la data respectivă, s-a propus modificarea acestei prevederi pentru a se asigura compatibilitatea cu legislația europeană și națională în domeniul TVA. Totodată, avându-se în vedere că potrivit art. 139¹ alin (2) și art. 134¹ alin (8) din Codul Fiscal, cursul de schimb utilizat la conversia facturilor este cel de la data facturării, s-a propus modificarea corespunzătoare a art. 12 alin. (1).
3. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 3-a
Impactul socio-economic al prezentului act normativ

1. Impactul macroeconomic	Nu este cazul
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Nu este cazul
3. Impactul social	Nu este cazul
4. Impactul asupra mediului	Nu este cazul
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

1. Modificări ale veniturilor bugetare plus/minus, pentru buget de stat și bugete locale	Nu este cazul
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus pentru buget de stat și bugete locale	Nu este cazul
3. Impact financiar, plus/minus	Nu este cazul
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Prezentul act normativ nu se referă la acest domeniu
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	Prezentul act normativ nu se referă la acest domeniu
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Prezentul act normativ nu se referă la acest domeniu
7. Alte informații	

Secțiunea a 5-a
Efectele prezentului act normativ asupra legislației în vigoare

1. Proiecte de acte normative suplimentare	Nu este cazul
2. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în materie	Prezentul act normativ îmbunătățește cadrul legislativ intern necesar asigurării aplicării Regulamentului (UE) nr. 691/2010, de stabilire a unui sistem de performanță pentru serviciile de

	navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2096/2005 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană, precum și a Regulamentului (CE) nr. 1794/2006 de stabilire a unei scheme comune de tarifyare pentru serviciile de navigație aeriană, schemă compatibilă cu sistemul de tarifyare de rută Eurocontrol.
3. Decizii ale Curții Europene de Justiție și alte documente	Nu este cazul
4. Evaluarea conformității	Nu este cazul
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Nu este cazul
6. Alte informații	Nu sunt necesare

Secțiunea a 6-a
Consultările efectuate în vederea elaborării prezentului act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale 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	Nu este cazul
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale	Nu este cazul
5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ	Consiliul Legislativ a avizat favorabil prezentul act normativ cu avizul nr. 658/21.08.2012.
b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării	Nu este cazul

c) Consiliul Economic și Social	
d) Consiliul Concurenței	
e) Curtea de Conturi	
6. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 7-a
Activități de informare publică privind elaborarea
și implementarea prezentului act normativ

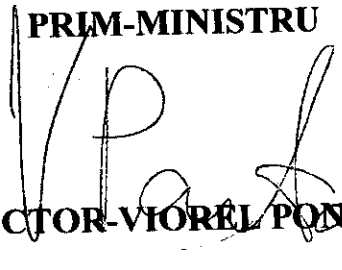
1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Au fost întreprinse demersurile prevăzute la art.7 alin.(1) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2009, cu modificările și completările ulterioare.
2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului	Nu este cazul
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 Guvernului privind modificarea Ordonanței Guvernului nr. 46/1998 pentru stabilirea unor măsuri în vederea îndeplinirii obligațiilor asumate de România prin aderarea la Convenția internațională EUROCONTROL privind cooperarea pentru securitatea navigației aeriene și la Acordul multilateral privind tarifele de rută aeriană, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare, în temeiul art. 1 punctul III, poz. 3 din Legea nr.127/2012 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe.

PRIM-MINISTRU



VICTOR-VIOREL PONTA