

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1 Titlul proiectului de act normativ

LEGE pentru aprobarea Ordonanței Guvernului privind modificarea și completarea 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, precum și a unor obligații care rezultă pentru România din regulamentele adoptate la nivelul Uniunii Europene în domeniul serviciilor de navigație aeriană

Secțiunea a 2-a Motivale emiterii proiectului de act normativ

2.1. Sursa proiectului de act normativ	Necesitatea compatibilizării prevederilor O.G 46/1998 cu cele ale regulamentelor europene din domeniul serviciilor de navigație aeriană.
2.2. Descrierea situației actuale	1. Prin Decretul nr. 194/1965, România și-a asumat obligația de a furniza servicii de navigație aeriană în spațiul aerian național conform prevederilor Convenției privind aviația civilă internațională, încheiată la Chicago, la 07.12.1944. 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, denumite în continuare Convenția EUROCONTROL și Acordul Multilateral. Astfel, serviciile de navigație aeriană prestate pe teritoriul României se supun deciziilor și procedurilor Organizației Europene pentru Securitatea Navigației Aeriene (EUROCONTROL) în ceea ce privește implementarea obiectivelor comune din domeniul navigației aeriene și a măsurilor necesare pentru asigurarea siguranței și regularității fluxurilor de trafic aerian, precum și în ceea ce privește aplicarea sistemului comun de tarificare și colectare a remunerării serviciilor de navigație aeriană prestate operatorilor aerieni (CRCO). Odată cu aderarea la Uniunea Europeană, România s-a raliat și inițiativei Cerul Unic European (Single European Sky), care urmărește să asigure o coordonare a designului, managementului și reglementării spațiului aerian la nivelul Uniunii Europene, cu beneficii pentru utilizatorii spațiului aerian prin asigurarea unui management al traficului aerian sigur și eficient. 2. Regia Autonomă "Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian" ROMATSA, denumită în continuare ROMATSA, a fost înființată

prin Hotărârea Guvernului nr. 74/1991, în baza Legii nr.15/1990, ca persoană juridică, funcționând pe bază de gestiune economică și autonomie financiară, având ca obiect principal de activitate furnizarea de servicii de navigație aeriană, incluzând servicii de trafic aerian, servicii de comunicații aeronautice, navigație și supraveghere în domeniul aeronautic, servicii meteorologice aeronautice și servicii de informare aeronautică, precum și servicii-suport pentru misiunile de căutare a aeronavelor aflate în pericol.

ROMATSA funcționează sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, fiind certificată de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română ca furnizor de servicii de navigație aeriană, în temeiul Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 2017/373.

Costurile ROMATSA aferente furnizării serviciilor de navigație aeriană asigurate în zona de responsabilitate a României, stabilită potrivit tratatelor internaționale la care este parte, se includ în bazele de cost multianuale, parte a planurilor de performanță a serviciilor de navigație aeriană, și anuale, luate în calcul pentru determinarea tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană. ROMATSA elaborează bazele de cost cu respectarea prevederilor regulamentelor europene în vigoare privind schema de performanță și tarifare în contextul Cerului Unic European, asigură consultarea beneficiarilor serviciilor de navigație aeriană și înaintarea bazelor de cost către Autoritatea Aeronautică Civilă Română în vederea evaluării și avizării, în calitatea de autoritate națională de supervizare a performanței serviciilor de navigație aeriană, și a transmiterii acestora către EUROCONTROL și Comisia Europeană

3. În baza Anexei IV "Dispoziții privind sistemul comun de tarife de rută" la Convenția EUROCONTROL, EUROCONTROL colectează sumele datorate de operatorii aerieni ca remunerare a costurilor efectuate de furnizorii de servicii de navigație aeriană și le distribuie acestora periodic. Aceste sume nu pot fi utilizate decât strict pentru furnizarea serviciilor de navigație aeriană și asigurarea continuității și dezvoltării acestora.

4. Conform considerentului nr. (5) din preambulul Regulamentului (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic European (regulament privind spațiul aerian) în contextul suveranității asupra spațiilor aeriene aflate deasupra teritoriilor lor, statuată la art. 1 al Convenției de la Chicago, "statele membre ale Comunității, sub rezerva convențiilor internaționale în vigoare, își exercită competențele de autoritate publică în controlarea traficului aerian."

La articolul 2.1.2 din Comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic

general (2012/C 8/02) se menționează că “o entitate acționează prin exercitarea prerogativelor de autoritate publică în cazul în care activitatea respectivă este o sarcină care face parte din funcțiile esențiale ale statului sau este legată de acele funcții, prin natura sa, prin obiectivul său și prin normele care se aplică în cazul acesteia. În general, activitățile care fac parte în mod intrinsec din prerogativele autorității oficiale și care sunt exercitate de stat nu constituie activități economice, cu excepția cazului în care statul membru în cauză a decis să introducă mecanisme de piață. Exemple în acest sens sunt activitățile legate de: (...) siguranța și controlul navigației aeriene;”.

5. ROMATSA, independent de voința și acțiunile sale, este implicată în două executări silite înființate la EUROCONTROL împotriva României în baza Deciziei din 11 decembrie 2013 a Tribunalul arbitral constituit pe lângă Centrul Internațional pentru Reglementarea Diferendelor relative la Investiții (International Centre for Settlement of Investment Disputes – ICSID), decizie executorie rămasă definitivă care obligă România la plata unor despăgubiri.

6. Începând cu 1 ianuarie 2020 a intrat în vigoare Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei din 11 februarie 2019 de instituire a unui sistem de performanță și de tarifare în cadrul cerului unic european și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 și (UE) nr. 391/2013. Începând cu data de 5 noiembrie 2020 a intrat în vigoare Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1627 al Comisiei privind măsurile excepționale pentru a treia perioadă de referință (2020-2024) a sistemului de performanță și de tarifare din cadrul Cerului unic european luate în contextul pandemiei de COVID-19, care modifică prevederi din Regulamentul (UE) 2019/317.

Regulamentul (UE) 2019/317 stabilește obligativitatea ca statele sau blocurile funcționale de spațiu aerian să elaboreze planuri de performanță, pe perioade de referință de 5 ani, prin includerea de indicatori și ținte de performanță privind siguranța, capacitatea, mediul și eficiența costurilor. Domeniul de performanță privind eficiența costurilor presupune, între altele, stabilirea unor costuri determinate multianuale (fixe), prognoze și ipoteze pe întreaga perioadă de referință.

În completarea acestor prevederi, Regulamentul stabilește o serie de mecanisme de împărțire a riscurilor. Un prim astfel de mecanism este cel privind riscul de trafic, reglementat de art.27, prin intermediul căruia veniturile suplimentare sau pierderile de venit, generate de înregistrarea unor deviații ale unităților de servicii față de previziunile stabilite prin planul de performanță aprobat de Comisia Europeană, se rambursează, în limita unor plafoane, de către ROMATSA către utilizatorii spațiului aerian sau de către utilizatorii spațiului aerian către ROMATSA, după caz, la 2 ani de la momentul înregistrării deviațiilor, prin ajustarea

corespunzătoare a tarifului unitar. Veniturile suplimentare sau pierderile de venit sunt plafonate la maximum 4,4% din veniturile stabilite în planul de performanță pentru respectivul an. Prin art. 5 alin. (1) și (2) din Regulamentul 2020/1627, ajustările ratei unitare pentru anii 2020 și 2021 în baza acestui mecanism se calculează cumulativ pentru cei doi ani și se aplică în anii calendaristici 2023 și 2024.

Un mecanism distinct este aplicat pentru ajustarea la inflație, care presupune ca diferența dintre inflația stabilită prin planul de performanță aprobat de Comisia Europeană și inflația reală să genereze ajustări ale costurilor determinate ce vor fi rambursate de prestatorii de servicii de navigație aeriană sau utilizatorii spațiului aerian, la 2 ani de la momentul înregistrării deviațiilor. Modalitatea de calcul a ajustării la inflație este stabilită prin art. 26 al Regulamentului (UE) 2019/317 și implică ajustarea coresponzătoare a tarifului unitar al celui de al doilea an (de la momentul înregistrării deviațiilor).

De asemenea Regulamentul (UE) 2019/317 prevede la art. 28 o serie de costuri considerate a fi necontrolabile, independente de prestatorul de servicii de navigație aeriană și pentru care se aplică un mecanism de împărțire a riscurilor de costuri. Astfel, se consideră costuri necontrolabile următoarele elemente de cost: modificări neprevăzute ale legii naționale a pensiilor, modificări ale ratelor dobânzilor la împrumuturile pentru finanțarea costurilor rezultate din furnizarea serviciilor de navigație aeriană, ale dreptului contabil în materie de pensii, elemente de cost noi, neprevăzute, neincluse în planul de performanță, modificări ale dreptului fiscal, modificări neprevăzute ale costurilor sau veniturilor care decurg din acorduri internaționale etc. Costurile asociate acestor elemente se rambursează de către ROMATSA către utilizatorii spațiului aerian sau de către utilizatorii spațiului aerian către ROMATSA, după caz, în următoarea perioadă de referință, prin intermediul unor ajustări ale tarifelor unitare. Suplimentar, se instituie obligativitatea restituirii de către ROMATSA a costurilor cu investițiile nerealizate prin reducerea ratei unitare în anul $n+2$ sau în următoarea perioadă de referință. Costurile cu investițiile se regăsesc în baza de cost sub forma costurilor determinate cu amortizarea și costul capitalului.

Prin articolul 5, alineatul 3 din Regulamentul 2020/1627, ajustările ratei unitare pentru 2020 și 2021 în baza acestui mecanism se calculează cumulativ pentru cei doi ani și se aplică în anul calendaristic 2023.

Conform art. 5 alin.(4) din Regulamentul (UE) 2020/1627, în ceea ce privește anii calendaristici 2020 și 2021, ajustările ratelor unitare se vor calcula în baza prevederilor articolului 29 (5) din Regulamentul 2019/317, raportat la planurile de performanță depuse în noiembrie 2019 și vor fi repartizate, începând cu anul 2023, pe o perioadă de 5, până la maxim 7 ani.

7. Conform art. ATM/ANS.OR.D.015 din Anexa II la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei din 1 martie 2017 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizorii de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană și de alte funcții ale rețelei de management al traficului aerian și pentru supravegherea acestora, de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 482/2008, a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 1034/2011, (UE) nr. 1035/2011 și (UE) 2016/1377, precum și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011, care a intrat în vigoare la data de 02.01.2020, "furnizorii de servicii de navigație aeriană și de management al fluxului de trafic aerian trebuie să își poată îndeplini obligațiile financiare, precum costurile de exploatare fixe și variabile sau costurile de investiții de capital."

8. Începând cu exercițiul financiar al anului 2018, ROMATSA aplică prevederile O.M.F.P. nr. 2.844/2016 pentru aprobarea Reglementărilor contabile conforme cu Standardele Internaționale de Raportare Financiară (IFRS). IFRS 15 – Venituri din contractele cu clienții, aplicabil în Uniunea Europeană începând cu 1 ianuarie 2018, definește prețul tranzacției ca fiind valoarea contraprestației la care o entitate se așteaptă să aibă dreptul în schimbul transferurilor bunurilor sau serviciilor promise către un client, excluzând sumele colectate în numele unei terțe părți. În cazul în care contraprestația promisă într-un contract include o componentă variabilă, o entitate trebuie să estimeze contraprestația la care ar avea dreptul entitatea în schimbul transferurilor bunurilor sau serviciilor promise către un client. Valoarea contraprestației poate varia ca urmare a reducerilor, rabaturilor, rambursărilor, creditelor, concesiilor de preț, stimulentele, primelor de performanță penalizărilor sau altor elemente similare. Contraprestația promisă poate varia, de asemenea, dacă dreptul unei entități depinde de măsura în care va avea loc un eveniment viitor.

9. Ordonanța Guvernului nr. 64/2001 privind repartizarea profitului la societățile naționale, companiile naționale și societățile comerciale cu capital integral sau majoritar de stat, precum și la regiile autonome, cu modificările și completările ulterioare, stabilește și pentru regiile autonome la art.1, alin. (1) destinațiile de repartizare a profitului contabil rămas după deducerea impozitului pe profit. Dintre acestea, ponderea maximă o reprezintă repartizarea a „minimum 50% vărsăminte la bugetul de stat” (lit. f), iar profitul nerepartizat după parcurgerea tuturor etapelor anterioare „se repartizează la alte rezerve și constituie sursă proprie de finanțare” (lit. g). Prin prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 29/2017 pentru modificarea art. 1 alin. (1) lit. g) din Ordonanța Guvernului nr. 64/2001, profitul nerepartizat după parcurgerea tuturor etapelor anterioare „se repartizează la alte rezerve și constituie sursă proprie de finanțare, putând fi redistribuit ulterior sub formă de dividende

sau vărsăminte la bugetul de stat sau local în cazul regiilor autonome.”

De asemenea art. II. din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 29/2017 prevede că “sumele repartizate în anii anteriori la alte rezerve se pot redistribui sub formă de dividende sau vărsăminte la bugetul de stat sau local în cazul regiilor autonome” iar la art. III. este prevăzut că începând cu situațiile financiare ale anului 2016 și “rezultatul reportat existent în sold la data de 31 decembrie a fiecărui an poate fi distribuit sub formă de dividende sau vărsăminte la bugetul de stat sau local în cazul regiilor autonome.”

Pe de altă parte, cadrul de reglementare european impune atingerea unor ținte de performanță privind eficiența costurilor care presupun, reducerea tarifelor unitare concomitent cu reducerea costurilor în condiții de creștere a traficului aerian, cât și acoperirea pierderii de venituri în condițiile scăderii traficului. Cele două constrângeri concură la reducerea surplusurilor pe care ROMATSA le poate înregistra atât din punct de vedere valoric, cât și procentual (prin raportare la cifra de afaceri). În aceste condiții, este necesar ca ROMATSA să repartizeze din diferența dintre venituri și cheltuieli aferentă fiecărui an (surplus), în rezerve, o sumă până la nivelul veniturilor rezultate din aplicarea mecanismelor de ajustare prevăzute de regulamentele europene în vigoare privind schema de performanță și tarifyare în contextul Cerului Unic European, precum și a veniturilor din cedarea activelor, în vederea utilizării acestora exclusiv pentru acoperirea obligațiilor regiei conform reglementărilor europene și naționale în vigoare, cât și păstrarea la dispoziția ROMATSA a sumelor existente în soldul conturilor „alte rezerve” și „rezultat reportat” ca asiguratorii pentru finanțarea activităților viitoare ale regiei.

În momentul de față, având în vedere utilizarea rezervelor regiei pentru acoperirea deficitului de finanțare ca urmare a scăderii traficului aerian din cauza pandemiei COVID19, ROMATSA va fi în imposibilitate în anii următori de a-și îndeplini obligațiile care decurg din aplicarea schemei de performanță și tarifyare. Conform reglementărilor europene, furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să aibă surse de finanțare pentru acoperirea părților care le revin din mecanismele de împărțire a riscurilor, pentru susținerea activității de investiții, cât și pentru asigurarea continuității furnizării serviciilor de navigație aeriană în condiții de siguranță chiar și atunci când traficul este în scădere și nu sunt realizate veniturile pentru acoperirea costurilor determinate din bazele de cost.

10. Art. 2 alin. (1) lit. l) din cadrul Convenției EUROCONTROL prevede că EUROCONTROL își asumă, printre altele, și sarcina de a colecta tarifyele percepute utilizatorilor de servicii de trafic aerian, în conformitate cu prevederile Anexei IV la Convenție. Acordul Multilateral prevede la art.1 alin. (2) crearea unui sistem comun pentru stabilirea și încasarea tarifyelor de rută, care să folosească în acest scop serviciile

EUROCONTROL. Pentru ducerea la îndeplinire a celor de mai sus, la art. 3 alin. (2) din Acordul Multilateral sunt prevăzute atribuțiile Consiliului provizoriu (organ de conducere al EUROCONTROL), printre care și adoptarea Reglementărilor Financiare aplicabile sistemului de tarife de rută.

Întrucât modelul economic al furnizorilor de servicii de navigație aeriană (ANSP) este diferit de cel al companiilor aeriene, serviciul prestat de aceștia nu poate fi întrerupt chiar dacă numărul de aeronave aflate în zbor este minim. Din această cauză, ca urmare a răspândirii pandemiei COVID-19 în Europa și scăderii dramatice a numărului de zboruri în anul 2020, ROMATSA a fost nevoită să contracteze un credit în vederea finanțării activității curente.

Prin Hotărârea Comitetului Interministerial de Finanțări, Garanții și Asigurări nr. 219/19.08.2020 s-a aprobat solicitarea regiei formulată prin cererea nr. 13626/ 17.07.2020, privind emiterea unei garanții, pentru garantarea în proporție de 80% a unui credit pe obiect, în valoare de 466.000.000 lei, pentru susținerea activității curente.

Astfel, Guvernul României a aprobat la data de 10 septembrie 2020, Memorandumul cu tema: *Aprobarea, la solicitarea Eximbank S.A., avizată favorabil de Comitetul Interministerial de Finanțări, Garanții și Asigurări, a operațiunii de emitere a unei garanții Eximbank în numele și în contul statului, în alte condiții de cât cele prevăzute la Cap. IV, pct. e din Norma de acordare a produselor de garantare, în valoare de 372.800.000 RON pentru garantarea în proporție de 80% a unui credit pe obiect în valoare de 466.000.000 RON, cu durata până la data de 31.12.2029, ce va fi acordat de către Banca Comercială Română S.A. pentru finanțarea activității curente, companiei ROMATSA R.A.*

Rambursarea, pe o perioadă de 7 ani, începând cu anul 2023, a principalului se realizează prin ajustarea tarifului unitar aplicabil anului 2023 cu o sumă cel puțin egală cu 66.750.000 lei (echivalentul sumei rambursate anual începând cu anul 2023).

11. În cadrul celei de-a 57-a Sesiuni a Consiliului Provizoriu al EUROCONTROL, care a avut loc la data de 29 iunie 2022, a fost prezentată inițiativa de creare a unui Fond special de solidaritate din care să fie finanțate costurile cu personalul operațional și tehnic din cadrul furnizorilor de servicii de navigație aeriană din Ucraina și Republica Moldova, aferente anului 2022, având în vedere închiderea spațiilor aeriene ale celor state din cauza conflictului din Ucraina, închidere care a generat mari dificultăți financiare celor doi furnizori de servicii de navigație aeriană, punând în pericol funcționarea acestora.

Ulterior, statele membre EUROCONTROL au primit proiectul de *Decizie a Comisiei Permanente EUROCONTROL* (organul de conducere al organizației, format din miniștrii transporturilor din toate statele

	membre), <i>privind înființarea Fondului european special de solidaritate</i> prin care vor fi finanțate costurile cu personalul operațional și tehnic din cadrul furnizorilor de servicii de navigație aeriană din Ucraina și Republica Moldova, aferente anului 2022. Contribuția statelor membre EUROCONTROL este estimată la 46.500.000 euro din care România va trebui să contribuie cu 892.713 euro. Votul membrilor Comisiei Permanente trebuie transmis prin corespondență până la data de 09.09.2022, <u>decizia urmând să fie luată cu unanimitate.</u> Mecanismul principal de colectare constă în reținerea de către EUROCONTROL, în 6 rate lunare egale, începând cu 01.10.2022, a sumelor aferente contribuției, direct din sumele ce ar trebui distribuite furnizorilor de servicii de navigație aeriană din fiecare stat membru EUROCONTROL pentru serviciile prestate. Sumele reținute în contul contribuției la Fondul de solidaritate nu vor fi eligibile pentru a fi recuperate de furnizori de servicii de navigație aeriană, în cazul României – ROMATSA, din tarifele de rută aferente bazelor de cost și, prin urmare, pentru a nu produce un prejudiciu acestora, vor trebui rambursate de către state. O altă posibilitate este ca statele să doneze direct contribuția în contul Fondului de solidaritate. Utilizarea sumelor colectate în Fondul de solidaritate va fi monitorizată de Agenția EUROCONTROL, în baza unor acorduri pe care le va încheia cu fiecare stat beneficiar.
2.3 Schimbări preconizate	Au fost actualizate prevederile art. 4 din Ordonanța Guvernului nr. 46/1998 pentru a reflecta modificările legislative introduse prin regulamentele europene în vigoare privind schema de performanță și tarificare în contextul Cerului Unic European. Astfel, sunt eliminate în tot textul ordonanței referirile la regulamentele europene nr. 390/2013 și 391/2013, abrogate prin Regulamentul (UE) 2019/317, și sunt descrise mecanismele de stabilire a tarifului pentru serviciile de navigație aeriană, instituite prin Regulamentul (UE) 2019/317 și Regulamentul (UE) 2020/1627. În ceea ce privește modificările propuse la articolul 10, acestea vizează instituirea posibilității regiei de a constitui rezerve în conformitate cu prevederile art. 1 alin. (1) lit. (d) din OG nr. 64/2001. Schema de performanță și tarificare introdusă prin regulamentele europene menționate anterior vizează, prin mecanismele de împărțire a riscurilor și țintele de eficiență a costurilor, nerealizarea de profit de către furnizorii de servicii de navigație aeriană. De asemenea, Curtea Europeană de Justiție în jurisprudența sa a statuat că activitățile care, în mod normal, țin de responsabilitatea statului în exercitarea atribuțiilor sale oficiale în calitate de autoritate publică nu sunt de natură economică, cu referire la activități precum controlul traficului aerian, poliția, serviciile vamale,

pompierii și activitățile necesare pentru protejarea aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită, precum și investițiile în infrastructura și în echipamentele necesare pentru astfel de activități care sunt considerate a fi, în general, de natură neeconomică.

Având în vedere reglementările europene sus menționate, prin care ROMATSA este obligată:

- să suporte în comun cu utilizatorii spațiului aerian riscul modificării veniturilor ca urmare a abaterilor de la previziunile în materie de unități de servicii prevăzute în planul de performanță (mecanismul de împărțire a riscurilor în materie de trafic);

- să împartă cu utilizatorii spațiului aerian diferențele dintre costurile determinate incluse în planul de performanță și costurile reale (mecanismul de împărțire a riscurilor în materie de costuri);

- să ajusteze costurile determinate incluse în bazele de cost ale tarifelor cu diferența dintre indicele inflației reale și indicele inflației prognozate pentru anul respectiv (ajustarea la inflație),

la art. 10 alin. (1) se propune ca ajustările calculate la finele fiecărui an, potrivit mecanismelor de ajustare prevăzute de regulamentele europene în vigoare privind schema de performanță și tarifare în contextul Cerului Unic European, să fie recunoscute conform prevederilor contabile aplicabile.

Pentru compatibilitate cu regulamentele europene în vigoare și îndeplinirea condiției de soliditate financiară impusă pentru certificarea furnizorilor de servicii de navigație aeriană, se propune la art. 10 alin. (2) ca ROMATSA să repartizeze din diferența dintre venituri și cheltuieli aferentă fiecărui an (surplus), în rezerve, o sumă la nivelul veniturilor suplimentare din serviciile de navigație aeriană obținute ca urmare a depășirii prognozelor și ipotezelor stabilite prin planul de performanță, precum și a veniturilor din cedarea activelor, în vederea utilizării acestora exclusiv pentru acoperirea obligațiilor regiei conform reglementărilor europene și naționale în vigoare, cât și păstrarea la dispoziția ROMATSA a sumelor existente în soldul conturilor alte rezerve și rezultat reportat ca asiguratorii pentru finanțarea activităților viitoare ale regiei.

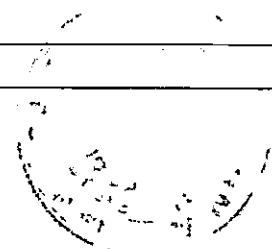
În vederea asigurării echilibrului financiar al regiei și acoperirii necesarului de investiții pentru derularea în condiții de siguranță a serviciilor de navigație aeriană, actul normativ propus prevede la articolul 10 alin. (4) derogarea de la prevederile art. II și art. III din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 29/2017 pentru modificarea art. 1 alin. (1) lit. g) din Ordonanța Guvernului nr. 64/2001 și pentru modificarea art. 1 alin. (2) și (3) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice. Reglementările europene în domeniul schemei de performanță și tarifare, menționate mai sus, impun regiei să aibă surse de finanțare pentru acoperirea părților

	aferente din mecanismele de împărțire a riscului, pentru susținerea activității de investiții, cât și pentru asigurarea continuității furnizării serviciilor de navigație aeriană în condiții de siguranță, chiar și atunci când traficul este în scădere și nu sunt realizate veniturile pentru acoperirea costurilor determinate din bazele de cost. Prin aceste reglementări vor fi acoperite pierderile contabile din anii precedenți și din anii următori și vor fi asigurate sursele pentru a acoperi efectele ajustărilor în baza schemei de performanță și tarifare și pentru finanțarea investițiilor. Propunerea nu generează impact financiar negativ asupra bugetului de stat, aceasta făcând referire exclusiv la acoperirea deficitului detaliat la art. 10 alin. (3) din actul normativ. În lipsa unor măsuri de ordin legislativ care să asigure respectarea principiilor din reglementările europene în vigoare în ceea ce privește acoperirea costurilor determinate ale furnizorului serviciilor de navigație aeriană și asigurarea solidității financiare a acestuia, există riscul să nu poată fi securizate resursele financiare care să asigure continuitatea furnizării acestor servicii în condiții de eficiență și siguranță, în acord cu reglementările europene și internaționale. De asemenea, se propune introducerea unui articol care să reglementeze procedura de rambursare către ROMATSA a sumelor care vor fi reținute de EUROCONTROL, în contul contribuției României la un eventual Fond european de solidaritate cu Ucraina și Republica Moldova pentru susținerea anumitor costuri ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană din cele două state.
2.4. Alte informații	

Secțiunea a 3-a

Impactul socioeconomic al proiectului de act normativ

3.1.Descrierea generală a beneficiilor și a costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ	Nu au fost identificate
3.2 Impactul social	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu
3.3.Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu
3.4.Impactul macroeconomic	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu
3.4.1.Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu
3.4.2.Impactul asupra mediului	



concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Nu este cazul.
3.5. Impactul asupra mediului de afaceri	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu
3.6. Impactul asupra mediului înconjurător	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu
3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării	Nu este cazul.
3.8. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile	Nu este cazul
3.9. 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 (pe 5 ani)), inclusiv informații cu privire la cheltuieli și venituri

-în mii lei (RON)-						
Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
1	2	3	4	5	6	7
4.1 Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus din care:	Nu generează influențe financiare asupra bugetului general consolidat					
1. buget de stat, din acesta:						
1. impozit pe profit						
2. impozit pe venit						
1. bugete locale						
1. impozit pe profit						
1. bugetul asigurărilor sociale de stat:	Nu generează influențe financiare asupra bugetului general consolidat					
1. contribuții de asigurări						
1. alte tipuri de venituri (se va menționa natura acestora)						
4.2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:	Nu generează influențe financiare asupra bugetului general consolidat					
1. buget de stat, din acesta:						
1. cheltuieli de personal						
2. bunuri și servicii						
1. bugete locale:						
1. cheltuieli de personale						
2. bunuri și servicii						

1.bugetul asigurărilor sociale de stat: 1.cheltuieli de personal 2.bunuri și servicii	
1.alte tipuri de cheltuieli (se va menționa natura acestora)	
4.3. Impact financiar, plus/minus, din care:	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
1.buget de stat	
2.bugete locale	
4.4.Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4.6. Calcule detaliate privind Fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau Cheltuielilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4.7. Punerea în aplicare a prezentei legi nu necesită modificarea cheltuielilor bugetare aprobate	
4.8 Ale informații	Nu este cazul

Secțiunea a 5-a

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

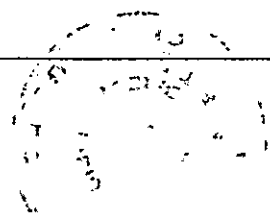
5.1 Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ: a)acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ; b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	
5.2 Impactul asupra legislației în domeniul achiziției publice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE)	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
5.3.1. Măsurile normative necesare transpunerii directivelor UE	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
5.3.2. Măsurile normative necesare aplicării actelor legislative UE	Modificarea O.G nr.46/1998 este necesară pentru aplicarea următoarelor regulamente : -Regulamentul de punere în aplicare (UE)

	2017/373 al Comisiei din 1 martie 2017 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizorii de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană și de alte funcții ale rețelei de management al traficului aerian și pentru supravegherea acestora, de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 482/2008, a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 1034/2011, (UE) nr. 1035/2011 și (UE) 2016/1377, precum și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 -Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei din 11 februarie 2019 de instituire a unui sistem de performanță și de tarificare în cadrul cerului unic european și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 și (UE) nr. 391/2013 -Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1627 al Comisiei din 3 noiembrie 2020 privind măsurile excepționale pentru a treia perioadă de referință (2020-2024) a sistemului de performanță și de tarificare din cadrul Cerului unic european luate în contextul pandemiei de COVID-19
5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Nu este cazul
5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.6. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 6-a

Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

6.1. Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative	Nu este cazul.
6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Nu este cazul.



6.3 Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale	Nu este cazul.
6.4. Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale	Nu este cazul.
6.5. 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	Proiectul prezentului act normativ a fost avizat de Consiliul Legislativ prin avizul nr. 964/2022. Nu este cazul.
6.6. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 7-a

Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ

7.1. Informarea societății civile cu privire la elaborarea proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ a îndeplinit procedurile prevăzute de Legea nr. 52/2003, cu modificările și completările ulterioare, privind transparența în administrația publică, fiind publicat pe pagina web a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. Totodată 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 HG nr. 561/2009, cu modificările și completările ulterioare.
7.2. 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	Proiectul de act normativ nu are un astfel de impact.
7.3. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 8-a

Măsurile de implementare

8.1. Măsurile privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ existent	Nu este cazul.
8.2. Alte informații	Nu au fost identificate.

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege pentru aprobarea Ordonanței Guvernului privind modificarea și completarea 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, precum și a unor obligații care rezultă pentru România din regulamentele adoptate la nivelul Uniunii Europene în domeniul serviciilor de navigație aeriană, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM-MINISTRU

NICOLAE IONEL GIUCĂ

