

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 | <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p> |
|---------------------------------|---|

aeriane 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 tarifare pentru serviciile de navigație aeriană, schemă compatibilă cu sistemul de tarife 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 tarifare.

Costurile serviciilor de rută și de terminal se finanțează prin tarife 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 tarifare 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

| | |
|--------------------------|--|
| | <p>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;</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 | <p>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.</p> <p>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</p> |

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, indicii 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 agreate 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

| | |
|--------------------|--|
| | <p>prin ordin comun al ministrului transporturilor și infrastructurii și al ministrului finanțelor publice.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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).</p> |
| 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 tarifare pentru serviciile de navigație aeriană, schemă compatibilă cu sistemul de tarife 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. |

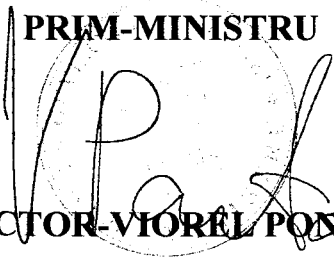
Secțiunea a 7-a
Activități de informare publică privind elaborarea
și implementarea prezentului act normativ

| | |
|--|--|
| 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
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 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

| <p align="center">Textul în vigoare al OG nr. 46/1998, republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I nr. 44 din 26 ianuarie 2001, cum modificările ulterioare</p> | <p align="center">Propuneri de modificare prin ordonanță</p> | <p align="center">Observații:</p> |
|---|--|--|
| <p>Titlul Actului Normativ:</p> <p>Ordonanță 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</p> | <p>Propunere de modificare a Titlul Actului Normativ:</p> <p>” ORDONANȚĂ 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”</p> | <p>Scopul acestei modificări este aceea de a face o corelare între titlu și obiectul de reglementare al actului normativ, respectiv introducerea unor prevederi suplimentare prin care se asigură ducerea la îndeplinire și a unor obligații ce rezultă pentru România din regulamentele adoptate la nivelul Uniunii Europene în domeniul serviciilor de navigație aeriană .</p> |
| <p>Art. 1</p> <p>(1) Ministerul Transporturilor, în calitate de autoritate de stat în domeniul aviației civile, reprezintă România în relațiile cu Organizația Internațională privind Securitatea Navigației Aeriene EUROCONTROL, pentru îndeplinirea obligațiilor asumate prin aderarea la Convenția Internațională EUROCONTROL privind cooperarea pentru securitatea navigației aeriene și la Acordul multilateral privind tarifele de ruta aeriană, în baza Legii nr. 44/1996.</p> <p>(2) Pentru aducerea la îndeplinire a prevederilor alin. (1) Ministerul Transporturilor poate delega Regia Autonomă "Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian" ROMATSA.</p> | <p>Articolul 1 alin (1) se modifică și va avea următorul cuprins:</p> <p>„Art. 1. - (1)Ministerul Transporturilor și Infrastructurii este autoritatea de stat în domeniul aviației civile responsabilă cu aducerea la îndeplinire a obligațiilor asumate de România prin aderarea 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, la care România a aderat prin Legea nr. 44/1996, precum și a celor care rezultă pentru România din regulamentele adoptate la nivelul Uniunii Europene în domeniul serviciilor de navigație aeriană.”</p> | <p>Sunt menționate responsabilitățile Ministerului Transporturilor și Infrastructurii conform titlului si obiectului actului normativ</p> <p>Articolul 1 alin (2) a rămas neschimbat.</p> |
| <p>Art. 2</p> <p>Regia Autonomă «Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian» - ROMATSA, denumită în continuare ROMATSA, aflată sub autoritatea Ministerului Transporturilor, funcționează ca operator economic prestator de servicii de trafic aerian civil, în baza desemnării de către Ministerul Transporturilor, potrivit legii.</p> | <p>Articolul 2 se modifică și va avea următorul cuprins:</p> <p>„Art. 2. - Regia Autonomă <<Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian>> - denumită în continuare ROMATSA, aflată sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, funcționează ca operator economic prestator de servicii de navigație aeriană.”</p> | <p>Textul a fost adaptat noilor reglementari naționale și internaționale. Desemnarea ROMATSA pentru furnizarea serviciilor de navigație aeriană nu trebuie făcută prin lege, actul de desemnare fiind emis conform reglementărilor adoptate la nivelul Uniunii Europene.</p> |

| | | |
|--|---|--|
| <p>Art. 3 Abrogat de Legea nr. 320/2007</p> | <p>-----</p> | |
| <p>Art. 4</p> <p>Costurile efectuate de România în privința instalațiilor și serviciilor de navigație aeriană de rută și exploatarea sistemului, prevăzute la art. 3 paragraful 1 lit. a) din Acordul multilateral privind tarifele de rută aeriană la care România a aderat prin Legea nr. 44/1996, constituind baza de cost ce se prezintă la EUROCONTROL pentru stabilirea tarifului de rută aferent prestațiilor efectuate, vor fi prezentate de ROMATSA și aprobate de Ministerul Transporturilor, cu respectarea principiilor și termenelor stabilite de comisia lărgită sau de alte organisme abilitate prin convenția și acordul multilateral menționate la art. 1.</p> | <p>Articolul 4 se modifică și va avea următorul cuprins:</p> <p>„Art. 4. - (1) Cheltuielile și veniturile aferente instalațiilor și serviciilor de navigație aeriană asigurate în zona de responsabilitate a României, stabilită conform tratatelor internaționale la care este parte, se includ în bazele de cost luate în calcul pentru determinarea tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană.</p> <p>(2)Bazele de cost prevăzute la alin. (1) se întocmesc de către ROMATSA separat pentru serviciile de navigație aeriană de rută și pentru serviciile de navigație aeriană terminală prestate pe aeroporturile cărora li se aplică Regulamentul (CE) nr. 1794/2006 de stabilire a unei scheme comune de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană, cu modificările și completările ulterioare, denumit în continuare Regulamentul (CE) nr. 1794/2006.</p> <p>(3)ROMATSA elaborează bazele de cost prevăzute la alin. (1), integrând costurile privind serviciile, instalațiile și activitățile eligibile prevăzute la articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 1794/2006, și asigură consultarea beneficiarilor serviciilor de navigație aeriană, precum și transmiterea bazelor de cost către EUROCONTROL, cu respectarea cerințelor și termenelor stabilite prin Regulamentul (CE) nr. 1794/2006, în vederea evaluării, avizării sau, după caz, aprobării tarifelor aferente serviciilor de navigație aeriană</p> | <p>Regulamentul (CE) 1794/2006 prevede la art. 3 alin (2) și (3): “</p> <p>(2) Costurile stabilite ale serviciilor de navigație aeriană de rută se finanțează prin tarife de rută impuse utilizatorilor de servicii de navigație aeriană, în conformitate cu prevederile capitolului III, și/sau prin recurgerea la alte venituri.</p> <p>(3) Costurile stabilite ale serviciilor de navigație aeriană terminală se finanțează prin tarife de navigație aeriană terminală impuse utilizatorilor de servicii de navigație aeriană, în conformitate cu prevederile capitolului III, și/sau prin recurgerea la alte venituri. Acestea pot include subvenții încrucișate acordate în conformitate cu dreptul Uniunii.”</p> <p>Regulamentul (CE) 1794/2006, modificat prin Regulamentul (UE) 1191/2010 prevede la art. 3 alin (2): “Costurile stabilite ale serviciilor de navigație aeriană de rută se finanțează prin tarife de rută impuse utilizatorilor de servicii de navigație aeriană” și alin. (3) “Costurile stabilite ale serviciilor de navigație aeriană terminală se finanțează prin tarife de navigație aeriană terminală impuse utilizatorilor de servicii de navigație aeriană”</p> <p>Conform art. 5 alin. (1) și (2) din Regulamentul (CE) 1794/2006: “(1) Prestatorii de servicii de navigație aeriană ... stabilesc costurile suportate pentru prestarea de servicii de navigație aeriană în privința instalațiilor și serviciilor puse la dispoziție și aplicate în cadrul planului de navigație aeriană al OACI pentru regiunea Europa, în zonele tarifare aflate în responsabilitatea lor.</p> <p>Aceste costuri includ cheltuielile generale administrative, formarea, studiile, testările, precum și cercetarea și dezvoltarea aferente acestor servicii.</p> <p>(2) Statele membre pot stabili costurile următoare ca fiind costuri stabilite, în conformitate cu articolul 15 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004, atunci când acestea sunt suportate ca urmare a prestării de servicii de navigație aeriană:</p> <p>(a) costuri suportate de autoritățile naționale competente;</p> <p>(b) costuri suportate de entitățile calificate menționate la articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004;</p> <p>(c) costuri ce decurg din acorduri internaționale.”</p> |

| | | |
|--|---|---|
| | | <p>Regulamentul (CE) 1794/2006 stabilește la art. 8:</p> <p>“Statele membre pun la dispoziția reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian, a Comisiei și, după caz, a Eurocontrol costurile lor la nivel național sau costurile la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, stabilite în conformitate cu articolul 5, împreună cu ratele unitare ale acestora.</p> <p>În timpul perioadei de referință, statele membre trebuie să ofere anual posibilitatea de a consulta reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian cu privire la eventualele devieri de la prognoză, în special cu privire la:</p> <p>(a) traficul și la costurile reale în raport cu traficul și cu costurile stabilite previzionate,</p> <p>(b) punerea în aplicare a mecanismului de împărțire a riscului stabilit la articolul 11a,</p> <p>(c) mecanismele de stimulare stabilite la articolul 12.”</p> |
| | <p>(4) Transmiterea bazelor de cost la EUROCONTROL, conform alin. (3), se face numai cu avizul autorității naționale de supervizare responsabilă cu monitorizarea planului național de performanță, elaborat și adoptat în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) nr. 691/2010 de stabilire a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea, cu modificările și completările ulterioare, din punct de vedere al îndeplinirii obiectivelor de performanță stabilite în planul de performanță pentru serviciile de navigație aeriană furnizate în zona de responsabilitate a României, precum și al aplicării corecte a mecanismului de împărțire a riscurilor, prevăzut de Regulamentul (CE) 1794/2006.</p> | <p>Regulamentul (UE) nr. 691/2010 stabilește la art. 4 și 17 atribuțiile autorităților naționale de supervizare în domeniul monitorizării continue a îndeplinirii obiectivelor de performanță stabilite la nivel național pentru serviciile de navigație aeriană. Regulamentul 1794/2006 stabilește la art. 11a sarcini pentru autoritățile naționale de supervizare în monitorizarea aplicării mecanismelor de împărțire a riscurilor pe parcursul perioadelor de referință.</p> |
| | <p>(5) Prin derogare de la prevederile legale privind fundamentarea și aprobarea bugetelor de venituri și cheltuieli la nivelul regiilor autonome, bugetul de venituri și cheltuieli al ROMATSA cuprinde bazele de cost transmise la EUROCONTROL conform alin. (3), consolidate cu baza de cost aferentă serviciilor de navigație aeriană furnizate de ROMATSA pe aeroporturile care nu intră sub incidența Regulamentului (CE) 1794/2006, și se aprobă prin ordin comun al ministrului transporturilor și infrastructurii și al ministrului finanțelor publice, la propunerea consiliului de administrație al ROMATSA.</p> | <p>OUG 79/2008 cu modificările și completările ulterioare prevede modul de fundamentare, aprobare și rectificare a bugetelor de venituri și cheltuieli la societățile, regiile și unitățile economice cu capital de stat.</p> <p>Regulamentele (CE) și (UE) stabilesc modul de fundamentare și aprobare a costurilor și tarifelor serviciilor de navigație aeriană precum și a unităților de servicii de navigație aeriană de rută și terminală.</p> <p>Pentru serviciile de navigație aeriană furnizate de RomatSA pe aeroporturile care nu intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 1794, se întocmește baza de cost după aceeași structură ca pentru cele supuse regulamentului.</p> <p>Regulamentul (CE) 1794/2006, modificat prin Regulamentul (UE) 1191/2010 prevede la art. 1 alin (5) faptul ca: “statele membre pot decide să nu aplice acest regulament serviciilor de navigație aeriană prestate pe aeroporturi unde au loc mai puțin</p> |

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>de 50 000 de mișcări de transport aerian comercial pe an, indiferent de masa maximă la decolare și de numărul locurilor pentru pasageri, iar cu adresa nr. 38/2957/2009, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a înaintat Comisiei Europene decizia privind aeroporturile care intră sub incidența excepției prevăzute mai sus.</p> <p>S-a propus ca bazele de cost aprobate să se consolideze în bugetul de venituri și cheltuieli, avizat de Consiliul de Administrație, și transmis pentru aprobare prin ordin comun al Ministrului Transporturilor și Infrastructurii și al Ministrului Finanțelor Publice.</p> |
| | <p>(6) Modelul formularelor bugetului de venituri și cheltuieli, specific ROMATSA, se aprobă prin ordin comun al ministrului transporturilor și infrastructurii și al ministrului finanțelor publice și cuprinde datele și informațiile prevăzute în tabelele de raportare stabilite în anexele II și VI din Regulamentul (CE) 1794/2006.</p> | <p>Având în vedere faptul că serviciile de navigație aeriană prestate de ROMATSA sunt reglementate la nivelul Uniunii Europene în ceea ce privește costurile și constituirea veniturilor pentru acoperirea acestora, respectiv prin stabilirea tarifelor și unităților de servicii prognozate, s-a propus utilizarea formularului de prezentare a veniturilor și cheltuielilor stabilit în regulamentele UE.</p> <p>Informațiile cuprinse în tabele de raportare prevăzute în anexele II și VI la Regulamentul (CE) 1794/2006, modificat prin Regulamentul (UE) 1191/2010 sunt similare cerințelor prevăzute în legislația națională.</p> |
| <p>Art. 5</p> <p>(1) În termen de 90 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe ROMATSA va reevalua capitalul imobilizat în active corporale și necorporale pe baza normelor metodologice aprobate de Ministerul Finanțelor.</p> <p>(2) Valoarea activelor și a patrimoniului propriu ale ROMATSA va fi majorată cu diferențele rezultate din reevaluare.</p> | | <p>Articolul 5 a rămas neschimbat.</p> |
| <p>Art. 6</p> <p>Abrogat de Legea nr. 571/2003</p> | ----- | |
| <p>Art. 7</p> <p>Abrogat de Legea nr. 571/2003</p> | ----- | |
| <p>Art. 8</p> <p>ROMATSA va include, în conformitate cu Principiile EUROCONTROL, ca element în stabilirea tarifului de ruta pentru serviciile prestate, o cota de 8% asupra valorii exprimate în euro a patrimoniului propriu, la care se adăugă rezervele și fondurile proprii, reprezentând deprecierea acesteia.</p> | <p>Articolul 8 se modifică și va avea următorul cuprins:</p> <p>„Art. 8. – (1) În conformitate cu principiile EUROCONTROL și Regulamentul (CE) nr. 1794/2006, ROMATSA va include ca element în stabilirea tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană prestate, o cota procentuală aplicată activelor, reprezentând rentabilitatea acestora.</p> <p>(2) Cota privind rentabilitatea activelor se stabilește pentru fiecare perioadă de referință pe baza riscului financiar al prestatorului de servicii de navigație aeriană.</p> | <p>Modificarea art. 8 are la bază necesitatea includerii prevederilor regulamentelor UE în domeniul rentabilității capitalului propriu care s-au modificat față de principiile EUROCONTROL avute în vedere asupra schemei comune de tarifare aplicate până în anul 2006.</p> |

| | | |
|--|---|---|
| | (3) Valoarea rentabilității activelor se determină în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1794/2006, modificat prin Regulamentul (UE) nr. 1191/2010.” | |
| Art. 9 Cheltuielile cu personalul, care vor fi incluse în elementele de cheltuieli de fundamentare a tarifului de ruta, se stabilesc în conformitate cu prevederile contractului colectiv de munca încheiat cu reprezentanții salariaților, cu încadrarea în prevederile art. 4. | Articolul 9 se modifică și va avea următorul cuprins: ”Art.9. - Elementele de cheltuieli de fundamentare a tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană includ și cheltuielile cu personalul care, după aprobarea bugetului de venituri și cheltuieli vor constitui limite pentru negocierea contractului colectiv de muncă.” | Regulamentul (CE) 1794/2006, modificat prin Regulamentul (UE) 1191/2010 reglementează costurile, inclusiv cele de personal, tarifele, unitățile de servicii pentru activitatea de rută și terminală. |
| Art. 10 (1) – Abrogat de Legea nr. 571/2003 (2) Provizionul astfel constituit nu va include valoarea cotei de 8% asupra valorii menționate la art. 8. | Articolul 10 se modifică și va avea următorul cuprins: „Art. 10. – Veniturile din exploatare luate în calcul la determinarea provizionului constituit conform prevederilor art. 22 alin. (4) din Legea nr. 571/2003 privind Codul Fiscal, cu modificările și completările ulterioare, nu vor include partea de venit reprezentând valoarea rentabilității activelor, prevăzută la art. 8.” | Modificarea art. 10 are la bază corelarea cu dispozițiile din Codul Fiscal care prevăd provizionul. |
| Art. 11 (1) Documentele legale pentru înregistrarea veniturilor și a taxei pe valoarea adăugată colectate, aferentă prestațiilor interne, precum și cele referitoare la operațiunile de regularizare a acestora atât la ROMATSA, cât și la beneficiarii interni ai serviciilor de navigație aeriană prestate de ROMATSA sunt cele emise de EUROCONTROL și recunoscute din punct de vedere fiscal de autoritățile române. | Articolul 11 alin (1) se modifică și va avea următorul cuprins: „Art. 11. – (1) Documentele legale pentru înregistrarea veniturilor și a taxei pe valoarea adăugată colectate, precum și cele referitoare la operațiunile de regularizare a acestora atât la ROMATSA, cât și la beneficiarii interni ai serviciilor de navigație aeriană prestate de ROMATSA sunt cele emise de EUROCONTROL și recunoscute din punct de vedere fiscal de autoritățile române. | Acordul multilateral pentru tarifele de rută, la care România a aderat în conformitate cu Legea 44/1996, prevede la art. 1 alin (2) faptul că statele contractante au fost de acord ca facturarea și încasarea tarifelor de rută să se efectueze centralizat de către EUROCONTROL. Totodată se propune ca documentele emise de EUROCONTROL să se armonizeze cu legislația română. |
| (2) Pe baza acestor documente ROMATSA întocmește documente centralizatoare în limba română, care constituie documente justificative pentru înregistrarea în evidența contabilă. | | Alin. (2) a rămas neschimbat. |
| (3) Bugetul de venituri și cheltuieli al ROMATSA, întocmit cu respectarea prevederilor prezentei ordonanțe, se aproba de către Ministerul Transporturilor, la propunerea consiliului de administrație. | Articolul 11 alin (3) se abrogă. | Alin. (3) a fost eliminat întrucât conținutul său de reglementare se regăsește în propunerea de modificare a Art. 4. |

| | | |
|--|--|--|
| | | |
| <p>ART. 12 (1) Înregistrarea în contabilitatea ROMATSA a veniturilor facturate de EUROCONTROL în euro, inclusiv a taxei pe valoarea adăugată colectate, aferentă prestațiilor interne, se va face în lei, utilizându-se cursul de schimb al Băncii Naționale a României, în vigoare în ultima zi a lunii de prestație.</p> | <p>Articolul 12 alin (1) se modifică și va avea următorul cuprins:</p> <p>„Art. 12. – (1) Înregistrarea în contabilitatea ROMATSA a veniturilor facturate de EUROCONTROL în euro, inclusiv a taxei pe valoarea adăugată colectate, se va face în lei, utilizându-se cursul de schimb al Băncii Naționale a României, în vigoare la data facturării, în conformitate cu calendarul de facturare publicat anual de EUROCONTROL..”</p> | <p>Modificarea alin (1) are la bază necesitatea de a corela această dispoziție legală cu statutul României de membru al Uniunii Europene prin care prin care aplicarea TVA nu este limitată la prestațiile interne. Se propune și modificarea prevederii privind cursul de schimb care va fi cel prevăzut de Legea nr. 571/2003 privind Codul Fiscal art. 139^A1 alin (2) și cu art. 134¹ alin (8).</p> |
| <p>(2) Același principiu se va aplica și operatorilor aerieni din România în ceea ce privește taxa pe valoarea adăugată, facturată acestora în euro de către EUROCONTROL, în numele ROMATSA.</p> | | <p>Alin. (2) a rămas neschimbat.</p> |
| <p>Art. 13</p> | <p>Abrogat de Legea nr. 320/2007</p> | |