

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1.

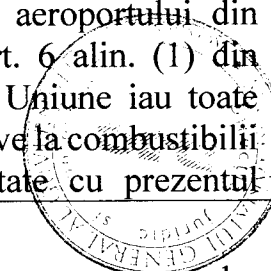
Titlul proiectului de act normativ

LEGE pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului privind stabilirea cadrului instituțional, precum și a măsurilor necesare pentru punerea în aplicare a prevederilor Regulamentului (UE) 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 octombrie 2023 privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil (ReFuelEU în domeniul aviației)

Secțiunea 2.

Motivele emiterii actului normativ

2.1. Sursa proiectului de act normativ	Necesitatea punerii în aplicare a <i>Regulamentului (UE) 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 octombrie 2023 privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil (ReFuelEU în domeniul aviației)</i> , denumit în continuare <i>Regulamentul</i> .
2.2. Descrierea situației actuale	<p>Conform <i>Regulamentului</i>, care se aplică de la 1 ianuarie 2024, cu excepția art. 4, 5, 6, 8 și 10 care se aplică de la 1 ianuarie 2025, Statele Membre ale Uniunii Europene trebuie să desemneze autoritatea sau autoritățile competente responsabile cu asigurarea aplicării acestuia, precum și un sistem de sancțiuni aplicabile în situațiile în care anumite dispoziții ale <i>Regulamentului</i> nu sunt respectate.</p> <p><i>Regulamentul</i> prevede posibilitatea acordării, în mod excepțional, pe baza unei justificări detaliate și adecvate a operatorului de aeronave, a unei derogări temporare de la obligația prevăzută la art. 5 alin. (1) din <i>Regulament</i>, potrivit căreia cantitatea anuală de combustibil de aviație alimentată de un anumit operator de aeronave într-un anumit aeroport din Uniune este de cel puțin 90 % din cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară. Prin urmare, este necesar să fie desemnată o autoritate competentă cu acordarea derogărilor și notificarea către Comisia Europeană a listei derogărilor autorizate și respinse. Comisia Europeană urma să adopte până la 1 septembrie 2024 orientări privind aplicarea acestor derogări. Comunicarea Comisiei <i>Orientări interpretative privind aplicarea derogărilor prevăzute la articolul 5 din Regulamentul (UE) 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil (ReFuelEU în domeniul aviației)</i> - (C/2024/5997) a fost publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene în data de 9 octombrie 2024.</p> <p>În conformitate cu prevederile <i>Regulamentului</i>, în cazul în care operatorii de aeronave raportează autorității/autorităților competente dificultăți în obținerea pe un anumit aeroport din Uniune a accesului la combustibili de aviație care conțin cotele minime de SAF stabilite în conformitate cu prevederile <i>Regulamentului</i>, este necesară o evaluare a modului în care administratorul aeroportului din Uniunea și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul art. 6 alin. (1) din <i>Regulament</i>, potrivit cărora administratorii aeroporturilor din Uniune iau toate măsurile necesare pentru a facilita accesul operatorilor de aeronave la combustibilii de aviație care conțin cotele minime de SAF în conformitate cu prezentul</p>



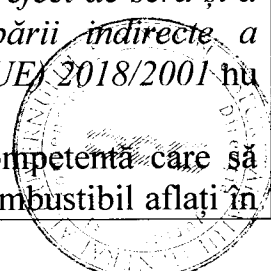
regulament. Prin urmare, este necesar să fie desemnată și o autoritate competentă care să solicite administratorului aeroportului din Uniune aflat pe teritoriul României furnizarea informațiilor necesare pentru a dovedi respectarea obligației prevăzute la art. 6 alin. (1) din *Regulament* și după caz, identificarea și luarea măsurilor necesare pentru a remedia lipsa accesului adecvat al operatorilor de aeronave la combustibili de aviație care conțin cotele minime de SAF și care să informeze Comisia Europeană și Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (Agenția) cu privire la îndeplinirea de către administratorul aeroportului a obligațiilor respective.

Regulamentul prevede că până la data de 31 martie a fiecărui an de raportare și pentru prima dată în 2025, operatorii de aeronave trebuie să raporteze autorităților competente și Agenției o serie de informații (legate de combustibilul alimentat/necesar/realimentat, inclusiv informații legate de cantitatea de SAF achiziționată, furnizorul de combustibil și originea materiilor prime utilizate pentru producție, precum și emisiile generate pe durata ciclului de viață al SAF), utilizând modelul prevăzut în anexa II din *Regulament*. Potrivit *Regulamentului*, raportul prezentat trebuie să fie verificat de un verificator independent în conformitate cu cerințele prevăzute la art. 14 și 15 din *Directiva 2003/87/CE* și în actele de punere în aplicare adoptate pe baza acesteia. Pe cale de consecință, este de asemenea necesar să fie desemnată autoritatea competentă căreia îi sunt raportate informațiile și care să autorizeze introducerea în aplicația dezvoltată de către Agenție a informațiilor raportate de operatorii de aeronave aflați în responsabilitatea României. Menționăm că Agenția a dezvoltat un instrument digital (“Digital Reporting Tool”) pentru ca operatorii de aeronave să își poată îndeplini obligațiile de raportare. Portalul Agenției creat în acest scop este accesibil la următorul link: <https://sustainabilityportal.easa.europa.eu/>.

Potrivit prevederilor *Regulamentului*, până la data de 14 februarie a fiecărui an de raportare și pentru prima dată în 2025, furnizorii de combustibil de aviație raportează în baza de date a Uniunii menționată la articolul 31a din *Directiva (UE) 2018/2001* informațiile prevăzute la art. 10 din *Regulament*. Informațiile introduse de furnizorii de combustibil de aviație în baza de date a Uniunii trebuie să fie verificate și auditate în conformitate cu art. 31a din *Directiva (UE) 2018/2001* și cu actele de punere în aplicare adoptate pe baza acesteia.

Conform prevederilor art. 31a din *Directiva (UE) 2018/2001*, până la 21 noiembrie 2024, Comisia se asigură că este creată o bază de date a Uniunii pentru a permite urmărirea combustibililor din biomasă, combustibililor lichizi și gazoși din surse regenerabile și a combustibililor pe bază de carbon reciclat (denumită în continuare „bază de date a Uniunii”), iar exactitatea și caracterul complet al datelor introduse în baza de date a Uniunii se verifică în conformitate cu *Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/996 al Comisiei privind normele de verificare a criteriilor de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră și a criteriilor privind riscurile reduse din perspectiva schimbării indirecte a destinației terenurilor*. Până în prezent, art. 31a din *Directiva (UE) 2018/2001* nu este transpus în legislația națională.

Prin urmare, este necesar să fie desemnată autoritatea competentă care să monitorizeze și să verifice îndeplinirea de către furnizorii de combustibil aflați în



responsabilitatea României a obligațiilor ce le revin potrivit prevederilor din *Regulament*.

Referitor la trimiterile care se fac în *Regulament* la *Directiva 2003/87/CE* și, respectiv, la *Directiva (UE) 2018/2001*, semnalăm impactul direct al *Directivei (UE) 2023/958* (revizuirea Directivei EU-ETS) și al *Directivei (UE) 2023/2413* (RED III) asupra capacității României de a aplica, începând cu data de 01.01.2025, *Regulamentul* și, prin urmare, necesitatea urgentării demersurilor legate de transpunerea celor două Directive de către instituțiile în a căror responsabilitate se află acestea.

În ceea ce privește Directiva RED III, deși termenul de transpunere este 21 mai 2025, avându-se în vedere obligațiile de raportare ale furnizorilor de combustibil prevăzute în *Regulament* (având termen 14 februarie a fiecărui an de raportare și pentru prima dată în 2025), prezintă relevanță modul de transpunere a prevederilor art. 31a din Directivă, din perspectiva verificării și auditării informațiilor introduse de furnizorii de combustibil de aviație în respectiva bază de date a Uniunii, conexiunile cu Directiva RED nerezumându-se însă la art. 31a.

În ceea ce privește necesitatea notificării, până la 31 decembrie 2024, către Comisia Europeană, a normelor privind sancțiunile care se aplică în cazul nerespectării *Regulamentului*, trebuie avute în vedere și următoarele aspecte:

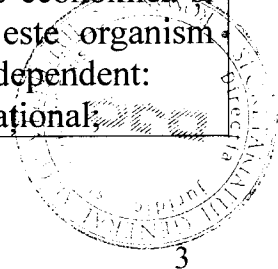
- la nivelul Comisiei Europene a fost instituit un Grup de Experți în domeniul aviației sustenabile (Commission Expert Group on Sustainable Aviation) care să asiste DG MOVE la pregătirea propunerilor legislative și a inițiativelor politice în domeniul aviației sustenabile și, în special, a celor privind implementarea ReFuelEU în domeniul aviației; o primă reuniune a Grupului de Experți a avut loc în perioada 26 – 27 februarie 2024 la Bruxelles, fiind dedicată lucrărilor pregătitoare pentru implementarea Regulamentului ReFuelEU în domeniul aviației. Cu acel prilej, Comisia a propus crearea unui grup de lucru restrâns pentru a o sprijini în elaborarea unui document de îndrumare pentru penalitățile menționate la art. 12 din *Regulament*, pentru a asigura o viziune comună la nivel european asupra prevederilor acestui articol. Prima etapă indicată a fost elaborarea, până în aprilie 2024, a termenilor de referință pentru acest document de îndrumare.

- în vederea aplicării sancțiunilor pentru contravențiile prevăzute la art. 10 lit. a) și la art. 10 lit. c) – e) din proiectul de ordonanță de urgență este necesară utilizarea unor valori ale prețului mediu al combustibilului de aviație, al SAF și al combustibilului de aviație sintetic pe piața combustibililor de aviație din Uniune, rezultate din surse verificabile și obiective, inclusiv din cel mai recent raport tehnic disponibil publicat de Agenție, menționat la articolul 13 din *Regulament*. La acest moment un astfel de raport al Agenției nu este disponibil.

În prezent, potrivit legislației naționale în vigoare:

1. **Autoritatea Aeronautică Civilă Română** a fost înființată conform Hotărârii Guvernului nr. 405/1993, ca persoană juridică română care funcționează ca regie autonomă de interes public național, pe bază de gestiune economică și autonomie financiară. Autoritatea Aeronautică Civilă Română este organism tehnic specializat cu personalitate juridică, care exercită, în mod independent:

a) funcția de supervizare a siguranței în aviația civilă la nivel național;



b) atribuțiile de autoritate competentă în domeniul aviației civile, prevăzute la art. 6 alin. (1) din Codul aerian;

c) atribuțiile de autoritate competentă în domeniul aviației civile, exercitate în conformitate cu competențele delegate de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii potrivit dispozițiilor art. 6 alin. (2) din Codul aerian;

[...]

e) atribuțiile de autoritate în domeniul aviației civile, altele decât cele prevăzute la lit. b), c) și d), stabilite prin legi, ordonanțe sau hotărâri ale Guvernului.

2. **Ministerul Energiei** funcționează ca organ de specialitate al administrației publice centrale, în subordinea Guvernului, care aplică strategia și Programul de guvernare în domeniul energetic și al resurselor energetice, în domeniile producției, transportului, distribuției și furnizării energiei electrice și termice, inclusiv a energiei din surse regenerabile/verzi, hidrogen sau alte surse alternative/neconvenționale de energie, în domeniul exploataării, procesării, transportului, distribuției și valorificării resurselor minerale energetice/hidrocarburi, on-shore sau off-shore, cărbune, uraniu, petrol și gaze naturale și derivate ale acestora, în domeniul nuclear civil al gestionării deșeurilor radioactive și al managementului apei grele, în domeniul întreținerii și verificărilor tehnice periodice ale echipamentelor energetice, în domeniul eficienței energetice și al pactului ecologic "Green Deal", în concordanță cu cerințele economiei de piață și pentru stimularea inițiativei operatorilor economici (conform prevederilor art. 1 alin. (1) din HG nr. 316/2021 privind organizarea și funcționarea Ministerului Energiei).

Ministerul Energiei este ministerul de resort care în conformitate cu prevederile art. 28 din OUG nr. 163/2022 *introduce în baza de date a Uniunii Europene informațiile raportate de furnizorii de combustibil privind tranzacțiile realizate și caracteristicile de durabilitate* ale combustibililor respectivi, inclusiv emisiile lor de gaze cu efect de seră generate pe durata ciclului de viață, începând de la punctul lor de producție și până la furnizorul de combustibil care introduce combustibilul pe piață. De asemenea, în conformitate cu prevederile art. 30 din OUG nr. 163/2022, **Ministerul Energiei ia măsuri pentru a se asigura că operatorii economici prezintă informații fiabile cu privire la respectarea pragurilor de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră prevăzute și adoptate în temeiul art. 25 alin. (2) și a criteriilor de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră** stabilite la art. 29 alin. (6) - (13) și că operatorii economici pun la dispoziția ministerului, la cerere, datele care au fost utilizate pentru elaborarea informațiilor.

Potrivit prevederilor **art. 13 alin. (7) din OUG nr. 80/2018** pentru stabilirea condițiilor de introducere pe piață a benzinei și motorinei, de introducere a unui mecanism de monitorizare și reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră și de stabilire a metodelor de calcul și de raportare a reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră și pentru modificarea și completarea Legii nr. 220/2008 pentru stabilirea sistemului de promovare a producerii energiei din surse regenerabile de energie
"(7) Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute la alin. (1) lit. c)-f) se realizează de către reprezentanții împuterniciți din cadrul autorității competente și/sau de către structurile din cadrul Agenției Naționale de

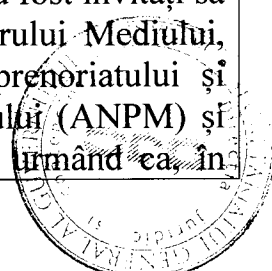
Administrare Fiscală și din cadrul organelor sale subordonate la sesizarea autorității competente. Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute la alin. (1) lit. a) se realizează de către reprezentanții împuterniciți ai Agenției Naționale de Administrare Fiscală și organele sale subordonate, iar pentru cele prevăzute la lit. b), de către reprezentanții împuterniciți ai Autorității Naționale pentru Protecția Consumatorilor, care informează autoritatea competentă cu privire la măsurile dispuse, în termen de 30 de zile de la constatarea contravențiilor.” (autoritatea competentă în sensul OUG nr. 80/2018 fiind organul de specialitate al administrației publice centrale, în subordinea Guvernului, care aplică strategia și realizează politica guvernamentală în sectorul energiei).

Potrivit prevederilor art. 1 alin. (1) din **Legea nr. 268/2021** pentru înființarea Autorității Vamale Române și pentru modificarea unor acte normative, “**Se înființează Autoritatea Vamală Română, denumită în continuare Autoritatea, ca organ de specialitate al administrației publice centrale în domeniul vamal, instituție publică cu personalitate juridică, în subordinea Ministerului Finanțelor și finanțată de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Finanțelor, ca efect al reorganizării prin divizare parțială a Agenției Naționale de Administrare Fiscală.**”

Potrivit prevederilor **Hotărârii Guvernului nr. 237/2022** privind organizarea și funcționarea Autorității Vamale Române și pentru modificarea pct. 1 de la lit. C din cadrul anexei nr. 1 la Hotărârea Guvernului nr. 791/2009 privind condițiile pentru certificarea aeroporturilor civile internaționale sau deschise traficului aerian internațional, printre atribuțiile Autorității Vamale Române (AVR) legate de supravegherea produselor accizabile, menționăm următoarele: “39. efectuează verificări în domeniul producției, deținerii, importului, comercializării și circulației produselor accizabile, constată și sancționează faptele care constituie contravenții potrivit reglementărilor referitoare la regimul produselor accizabile, reține în vederea confiscării mărfurile care fac obiectul contravenției, pentru care legea prevede o astfel de sancțiune și sesizează autoritatea competentă prevăzută în Codul fiscal cu privire la aspectele care pot atrage revocarea, anularea, suspendarea autorizațiilor emise pentru antrepozite fiscale, importatori autorizați, destinatari înregistrați și expeditori înregistrați, rezultate în urma controalelor efectuate;” (v. art. 6 lit. B pct. 39 din HG nr. 237/2022).

2.3.Schimbări preconizate

Avându-se în vedere complexitatea *Regulamentului* și necesitatea asigurării în timp util, de către factorii cu competențe și actorii implicați, a cadrului și măsurilor necesare pentru punerea în aplicare a prevederilor acestuia (inclusiv privind stabilirea autorităților competente responsabile cu asigurarea aplicării *Regulamentului* și cu aplicarea amenzilor pentru operatorii de aeronave, administratorii aeroporturilor din Uniune și furnizorii de combustibil de aviație), Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a inițiat în luna noiembrie 2023 organizarea unui Grup de Lucru Interinstituțional (GLI) la care au fost invitați să participe reprezentanți ai Ministerului Energiei (MEner), Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor (MMAP), Ministerului Economiei, Antreprenoriatului și Turismului (MEAT), Agenției Naționale pentru Protecția Mediului (ANPM) și RENAR, precum și ai Autorității Aeronautice Civile (AACR), urmând ea, în



funcție de discuțiile din cadrul GLI, să poată fi invitate ulterior și alte ministere/entități publice.

Principalele aspecte problematice ale discuțiilor de la nivelul GLI au vizat:

- stabilirea autorităților competente cu monitorizarea ducerii la îndeplinire a obligațiilor rezultate din *Regulament* pentru operatorii de aeronave, administratorii de aerodromuri și furnizorii de combustibil de aviație;

- verificarea raportului prevăzut la art. 8 din *Regulament* (obligații de raportare pentru operatorii de aeronave) de un verificator independent în conformitate cu cerințele prevăzute la art. 14 și 15 din Directiva 2003/87/CE și în actele de punere în aplicare adoptate pe baza acesteia, fiind necesară în mod particular contribuția MEAT/RENAR (avându-se în vedere prevederile HG 66/2013, potrivit cărora RENAR este desemnată ca autoritate națională competentă pentru acreditarea verificatorilor rapoartelor de emisii de gaze cu efect de seră și a rapoartelor privind datele tonă-kilometru, în cadrul schemei de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 780/2006 privind stabilirea schemei de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră), dar și contribuția MMAP/ANPM avându-se în vedere prevederile HG nr. 780/2006 care transpune *Directiva 2003/87/CE*;

- verificarea și auditarea informațiilor introduse de furnizorii de combustibil de aviație în baza de date a Uniunii Europene, în temeiul articolului 31a din *Directiva (UE) 2018/2001*, fiind necesară în mod particular contribuția Ministerului Energiei, avându-se în vedere prevederile *OUG nr. 163/2022 pentru completarea cadrului legal de promovare a utilizării energiei din surse regenerabile, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative și competențele Ministerului Energiei legate de transpunerea Directivei (UE) 2023/2413*;

- stabilirea autorității competente responsabile cu asigurarea aplicării amenzilor pentru furnizorii de combustibil de aviație aflați în responsabilitatea României.

Ca urmare a reuniunilor de la nivelul GLI, a fost elaborat un proiect de ordonanță de urgență prin care sunt desemnate autoritățile competente cu punerea în aplicare a *Regulamentului* și sunt stabilite și alte măsuri absolut necesare pentru asigurarea respectării prevederilor acestuia.

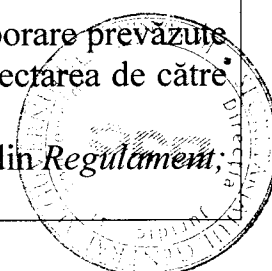
Astfel, prin proiectul de act normativ se propune desemnarea:

- Autorității Aeronautice Civile Române ca autoritate competentă responsabilă cu asigurarea aplicării prevederilor din *Regulament* care stabilesc obligații pentru operatorii de aeronave aflați în responsabilitatea României și pentru administratorii aeroporturilor din Uniune situate pe teritoriul României;

- Ministerului Energiei ca autoritate competentă responsabilă cu asigurarea aplicării prevederilor din *Regulament* care stabilesc obligații pentru furnizorii de combustibil de aviație aflați în responsabilitatea României.

Autoritatea Aeronautică Civilă Română acordă derogările temporare prevăzute la art. 5 alin. (3) din *Regulament* și va monitoriza și verifica respectarea de către fiecare operator de aeronave aflat în responsabilitatea României:

- a obligațiilor de alimentare cu combustibil prevăzute la art. 5 din *Regulament*;
- a obligațiilor de raportare prevăzute la art. 8 din *Regulament*.



Ministerul Energiei va monitoriza și verifica respectarea de către furnizorii de combustibil de aviație aflați în responsabilitatea României:

- a obligațiilor prevăzute la art. 4 din *Regulament* în ceea ce privește cotele minime de SAF, precum și în ceea ce privește cotele minime și cotele medii de combustibili de aviație sintetici, în conformitate cu valorile și datele de aplicare stabilite în Anexa I la *Regulament*;

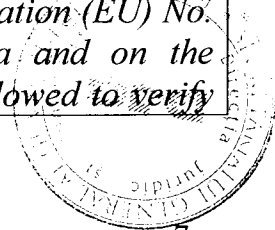
- a obligațiilor de raportare prevăzute la art. 10 din *Regulament*.

În ceea ce privește informațiile raportate de operatorii de aeronave în temeiul art. 8 alin. (1) din *Regulament*, prin proiectul de act normativ se propune, în aplicarea art. 8 alin. (3) din *Regulament*, ca organismele de verificare acreditate pentru verificarea rapoartelor operatorilor de aeronave conform prevederilor *Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2018/2067 al Comisiei din 19 decembrie 2018 privind verificarea datelor și acreditarea verificatorilor în temeiul Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului* să fie competente și pentru efectuarea verificărilor rapoartelor operatorilor de aeronave.

În acest fel s-a urmat o abordare similară prevederilor art. 4 din *Ordinul MMAP nr. 203/2020 privind stabilirea cadrului legal și instituțional necesar aplicării Regulamentului delegat (UE) 2019/1.603 al Comisiei din 18 iulie 2019 de completare a Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește măsurile adoptate de Organizația Aviației Civile Internaționale pentru monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor generate de aviație în scopul punerii în aplicare a unei măsuri globale bazate pe piață, potrivit cărora "Organismele de verificare acreditate pentru verificarea rapoartelor operatorilor de aeronave conform prevederilor Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2018/2.067 al Comisiei din 19 decembrie 2018 privind verificarea datelor și acreditarea verificatorilor în temeiul Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului sunt competente și pentru efectuarea verificărilor rapoartelor operatorilor de aeronave sub schema de reducere și compensare a emisiilor pentru aviația internațională - CORSIA."*

De precizat că *Regulamentul delegat (UE) 2019/1.603* face de asemenea referire la cerințele prevăzute la art. 14 și 15 din *Directiva 2003/87/CE*, similar *Regulamentul Regulamentului (UE) 2023/2405*.

Potrivit manualului operațional intitulat „*Manual for Aircraft Operators and Verification Bodies*” publicat (în data de 9 octombrie 2024) de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației pe Portalul Agenției pentru a veni în sprijinul operatorilor de aeronave și organismelor de verificare în ceea ce privește obligațiile de raportare și verificarea raportărilor, orice organism de verificare acreditat de către un Organism Național de Acreditare conform *Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 2018/2067 din 19 decembrie 2018 privind verificarea datelor și acreditarea verificatorilor în temeiul Directivei 2003/87/CE*, poate să verifice rapoarte în temeiul RFEUA, fără a fi necesară extinderea domeniului său de acreditare (v. pag. 32: “*This means that any verification body accredited by a National Accreditation Body according to the Implementing Regulation (EU) No. 2018/2067 of 19 December 2018 on the verification of data and on the accreditation of verifiers pursuant to Directive 2003/87/EC, is allowed to verify*”



reports under RFEUA, without the need for an extension of its accreditation scope.”).

Prin proiectul de act normativ sunt prevăzute faptele ce constituie contravenții în cazul nerespectării *Regulamentului* și se reglementează modalitatea de constatare a contravențiilor și de aplicare a sancțiunilor.

Astfel, se propune ca în cazul operatorilor de aeronave aflați în responsabilitatea României și al administratorilor aeroporturilor din Uniune situate pe teritoriul României, constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor să se realizeze de către persoanele desemnate în acest scop de Autoritatea Aeronautică Civilă Română.

În cazul furnizorilor de combustibili de aviație aflați în responsabilitatea României se propune o abordare similară prevederilor OUG nr. 80/2018, potrivit căreia constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor să se realizeze de către reprezentanții împuterniciți din cadrul Ministerului Energiei și/sau de către structurile din cadrul Autorității Vamale Române și din cadrul organelor sale subordonate, la sesizarea Ministerului Energiei, evitându-se în acest fel o creștere a poverii administrative în sarcina statului român.

Pentru contravențiile instituite prin prezentul act normativ se stabilesc sancțiuni constând în amenzi, în conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare.

În cazul contravențiilor prevăzute la art. 10 lit. a), c), d) și e) din proiect, a fost necesară luarea în considerare a prevederilor art. 12 alin. (2), (4) – (6) din Regulament, astfel încât, prin derogare de la dispozițiile art. 8 alin. (2) din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 se propun amenzi al căror nivel se stabilește funcție atât de prețul mediu anual al combustibilului de aviație convențional, al SAF, și respectiv al combustibilului de aviație sintetic pe tonă, cât și de cantitățile de combustibil nealimentate/ care nu respectă cotele minime prevăzute de Regulament/ în legătură cu care s-au furnizat informațiile înșelătoare sau inexacte. Prin această abordare se urmărește ca amenzile să fie efective, proporționale și cu efect de descurajare.

În cazul contravențiilor prevăzute la art. 10 lit. b), f) și g) din proiect, care se referă la nerespectarea unor obligații în anumite termene, de asemenea s-a avut în vedere instituirea unor amenzi efective, proporționale și cu efect de descurajare, care să țină seama de natura, durata, recurența și gravitatea încălcării. În cazul furnizorilor de combustibil de aviație aflați în responsabilitatea României, având în vedere că potrivit prevederilor OUG nr. 80/2018, pentru fapte similare nivelul amenzilor se încadrează între 50.000 lei și 70.000 lei, respectiv între 50.000 lei și 80.000 lei, prin prezentul act normativ se propun aceleași limite.

Elementele care vizează o situație de urgență și extraordinară, a cărei reglementare nu poate fi amânată:

Promovarea actului normativ sub forma ordonanței de urgență este esențială pentru a se asigura, în mod prompt și eficace, îndeplinirea de către România a obligațiilor care îi revin în calitate de stat membru al Uniunii Europene, vizând adoptarea măsurilor legislative pentru punerea în aplicare completă, începând cu 1

	<p>ianuarie 2025, a <i>Regulamentului (UE) 2023/2405</i>, evitându-se în acest fel declanșarea de către Comisia Europeană a unor proceduri de sancționare.</p> <p>Măsurile stabilite prin actul normativ trebuie implementate în regim de urgență astfel încât să se asigure predictibilitate și claritate pentru operatorii de aeronave, administratorii aeroporturilor din Uniune și furnizorii de combustibil de aviație în ceea ce privește obligațiile care rezultă din punerea în aplicare a <i>Regulamentului</i>, precum și în ceea ce privește autoritățile competente cărora aceștia li se pot adresa, inclusiv pentru a solicita derogările prevăzute de <i>Regulament</i> (care să se aplice din 1 ianuarie 2025).</p> <p>Lipsa prevederilor legale privind desemnarea autorităților competente poate afecta capacitatea de conformare a operatorilor de aeronave, administratorilor aeroporturilor din Uniune și furnizorilor de combustibil de aviație, precum și procesul de acordare de către autoritatea competentă a derogărilor temporare prevăzute de <i>Regulament</i>, în cazul în care operatorii de aeronave ar intenționa solicitarea unor astfel de derogări care să fie aplicabile începând cu data de 1 ianuarie 2025.</p> <p>În acest fel vor putea fi respectate și termenele stabilite pentru aplicarea dispozițiilor <i>Regulamentului</i> referitoare la (i) notificarea către Comisia Europeană a regimului de sancțiuni aplicat pentru nerespectarea unor prevederi ale <i>Regulamentului</i> (31.12.2024) și (ii) raportarea de către operatorii de aeronave și furnizorii de combustibil de aviație a informațiilor relevante prevăzute la art. 8 și 10 din <i>Regulament</i>, după verificarea corespunzătoare a acestor informații (31.03.2025 în cazul operatorilor de aeronave, respectiv 14.02.2025 în cazul furnizorilor de combustibil de aviație).</p>
2.4.Alte informații	<p>Menționăm ca prin proiectul de act normativ sunt instituite doar măsuri administrative pentru punerea în aplicare a <i>Regulamentului (UE) 2023/2405</i>. Proiectul de act normativ nu conține/introduce măsuri de reglementare a pieței sau măsuri cu impact anticoncurențial pentru care să fie necesar avizul Consiliului Concurenței, conform art. 25 alin. (1) lit. f) din Legea nr. 21/1996.</p>

Secțiunea 3.

Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

3.1. Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ	<i>Nu este cazul.</i>
3.2. Impactul social	<i>Nu este cazul.</i>
3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului	<i>Nu este cazul.</i>
3.4. Impactul macroeconomic 3.4.1 Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	<i>Nu este cazul.</i>
3.5. Impactul asupra mediului de afaceri	<i>Nu este cazul.</i>
3.6. Impactul asupra mediului înconjurător	<i>Prin punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2023/2405 al Parlamentului European</i>

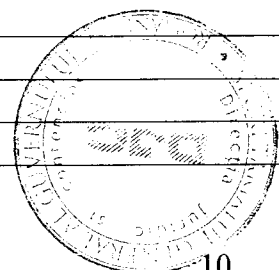


	<p><i>și al Consiliului din 18 octombrie 2023 privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil (ReFuelEU în domeniul aviației), care își propune să dezvolte o piață pentru producția și furnizarea de SAF, se are în vedere obiectivul de dezvoltare durabilă a transportului aerian, contribuind astfel la îndeplinirea obiectivelor climatice ale Uniunii până în 2030 și 2050. Astfel cum se argumentează în considerentele Regulamentului, deși se preconizează că noile tehnologii, inclusiv dezvoltarea de aeronave cu zero emisii, alimentate cu energie electrică sau hidrogen, vor contribui la reducerea, în următoarele decenii, a dependenței aviației pe distanțe scurte de energia fosilă și pot juca un rol important în aviația comercială pe termen mediu și lung, SAF oferă o soluție promițătoare pentru o decarbonizare semnificativă pentru toate distanțele de zbor, atât pe termen scurt, cât și pe termen mediu și lung.</i></p>
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

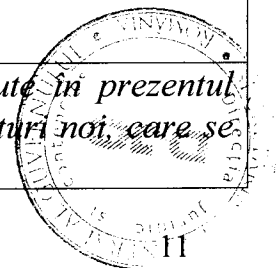
Secțiunea 4.

Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani					Media pe cinci ani
- mii lei -							
1	2	3	4	5	6	7	
4.1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:							
a) buget de stat, din acesta:							
(i) impozit pe profit							
(ii) impozit pe venit							
b) bugete locale							
(i) impozit pe profit							
c) bugetul asigurărilor de stat:							
(i) contribuții de asigurări							
d) alte tipuri de venituri							



4.2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
b) bugete locale:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
4.3. Impact financiar, plus/minus, din care:						
a) buget de stat						
b) bugete locale						
4.4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						
4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						
4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						
4.7. Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente: a) fișa financiară prevăzută la art. 15 din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, însoțită de ipotezele și metodologia de calcul utilizată; b) declarație conform căreia majorarea de cheltuială respectivă este compatibilă cu obiectivele și prioritățile strategice specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală și cu plafoanele de cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară.	<i>Nu este cazul.</i>					
4.8. Alte informații	<i>Veniturile provenite din amenzile prevăzute în prezentul proiect de ordonanță de urgență sunt venituri noi, care se fac venituri la bugetul de stat consolidat.</i>					



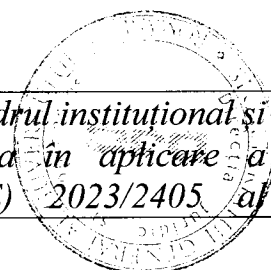
În aplicarea art. 12 alin. (10) teza a doua din Regulament, prezentul proiect de ordonanță de urgență prevede că Ministerul Cercetării, Inovării și Digitalizării și Ministerul Energiei pot finanța din bugetul propriu, în limita sumelor alocate de la bugetul de stat prin legile anuale ale bugetului, proiecte de cercetare și inovare în domeniul SAF, precum și politici de sprijinire a producției de SAF.

Menționăm că nu pot fi prognozate veniturile la bugetul statului obținute din amenzi având în vedere că nu există date statistice privind cantitățile de combustibil de aviație furnizat pe aeroporturile din România și nici cu privire la prețul SAF, neexistând încă obligația alimentării cu acest tip de combustibil.

Secțiunea 5.

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

<p>5.1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ.</p> <p>a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ;</p> <p>b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.</p>	<p><i>Nu este cazul.</i></p>
<p>5.2. Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice</p> <p>a) descrierea impactului legislativ</p> <p>b) prezentarea normelor cu impact la nivel operațional/tehnic</p>	<p><i>Nu este cazul.</i></p>
<p>5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE).</p>	
<p>5.3.1. Măsuri normative necesare transpunerii directivei UE</p> <p>a) tipul, titlul, numărul și data directivei UE ale cărei cerințe sunt transpuse de proiectul de act normativ;</p> <p>b) obiectivele directivei UE;</p> <p>c) tipul de transpunere a directivei UE în cauză</p> <p>d) termenele-limită pentru transpunerea directivei UE vizate</p>	<p><i>Nu este cazul.</i></p>
<p>5.3.2. Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative ale UE.</p>	<p><i>Proiectul de act normativ asigură cadrul instituțional și măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prevederilor Regulamentului (UE) 2023/2405 al</i></p>

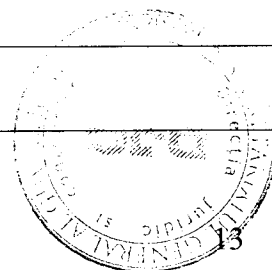


a)justificarea necesității adoptării măsurilor incluse în proiect în vederea aplicării actului legislativ al UE; b)tipul, titlul, numărul și data actului legislativ al UE pentru care se creează cadrul de aplicare.	<i>Parlamentului European și al Consiliului din 18 octombrie 2023 privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil (ReFuelEU în domeniul aviației).</i>
5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	<i>Nu este cazul.</i>
5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate	<i>Nu este cazul.</i>
5.6. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea 6.

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, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 635/2022 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Nu este cazul.
6.4. Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative	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 de act normativ a fost avizat de Consiliul Legislativ, prin avizul nr. 1306/2024.
6.6 Alte informații	Nu au fost identificate.



Secțiunea 7.

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

7.1. Informarea societății civile cu privire la elaborării proiectului de act normativ	<p><i>Proiectul de act normativ a fost publicat pe pagina de web a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în data de 21 august 2024. Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 alin. (1) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de acte normative spre adoptare, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2009.</i></p> <p><i>Proiectul de act normativ intră sub incidența dispozițiilor art.7 alin. (13) din Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, cu modificările și completările ulterioare.</i></p> <p><i>Proiectul a îndeplinit procedura prevăzută de Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată.</i></p>
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	<p><i>Nu este cazul.</i></p>
7.3. Alte informații	<p><i>Nu au fost identificate</i></p>

Secțiunea 8.

Măsurile privind implementarea, monitorizarea și evaluarea actului normativ

8.1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ	<p><i>Măsurile de punere în aplicare vor fi îndeplinite de instituțiile existente.</i></p>
8.2. Alte informații	<p><i>Nu au fost identificate.</i></p>



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului privind stabilirea cadrului instituțional, precum și a măsurilor necesare pentru punerea în aplicare a prevederilor Regulamentului (UE) 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 octombrie 2023 privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil (ReFuelEU în domeniul aviației), pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM-MINISTRU

ION-MARCEL CIOLACU

