



AVIZ
**referitor la proiectul de Lege privind obligația de
serviciu public pe rute aeriene interne**

Analizând proiectul de **Lege privind obligația de serviciu public pe rute aeriene interne**, transmis de Secretariatul General al Guvernului cu adresa nr.162 din 19.08.2004,

CONSILIUL LEGISLATIV

În temeiul art.2 alin.1 lit.a) din Legea nr.73/1993 și art.48(2) din Regulamentul de organizare și funcționare a Consiliului Legislativ,

Avizează favorabil proiectul de lege, cu următoarele observații și propuneri:

1. Obiectul de reglementare al prezentului proiect de lege îl constituie asigurarea unui transport aerian regulat pe rutele interne, spre zonele periferice și defavorizate ale țării.

Proiectul face parte din categoria legilor ordinare.

2. În urma analizei, rezultă că proiectul transpune în legislația internă, într-o manieră sistematică, dispozițiile art.4 al Regulamentului Consiliului Uniunii Europene nr.2408/92 privind accesul transportatorilor aerieni comunitari pe rutele intra-comunitare, pregătind astfel viitoarea aplicare directă a regulamentului menționat de la data aderării României la Uniunea Europeană.

De asemenea, prin prisma obligațiilor asumate de către țara noastră prin „Acordul de Asociere instituind o asociere între România, pe de o parte, și Comunitățile europene și statele membre, pe de altă parte, Acord ratificat de țara noastră prin Legea nr.20/1993, art.83 al acestui acord prevede armonizarea legislației cu dreptul comunitar și cooperarea în domeniul restructurării și modernizării transporturilor, facilitarea tranzitului și atingerea normelor de exploatare la nivel comparabil cu cel al Comunităților Europene.

3. După cum se menționează în Expunerea de motive, prin prezentul proiect se introduce în legislația națională, noțiunea de obligație de serviciu public pe rute aeriene interne.

Deoarece proiectul operează cu o noțiune nouă, este necesar ca aceasta să fie definită în cuprinsul art.1 și nu doar în Expunerea de motive.

4. La **art.1 alin.(1)**, este necesar să se prevadă expres **cui** anume poate să impună ministerul de resort respectiva obligație de serviciu public.

5. Deoarece prin **art.5** se reglementează **posibilitatea** oferirii spre vânzare a biletelor de transport individuale, acestea fiind definite la art.5 alin.(2), sugerăm să se prevadă și ce alte categorii de bilete mai pot fi puse în vânzare.

La **alin.(1) al art.5** din proiect, în acord cu prevederile art.43 alin.(3) din Legea nr.24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, cu modificările și completările ulterioare, se impune ca termenul „articolele” să fie redat, astfel „art.”.

6. La **art.6 alin.(2)**, pentru rigoare normativă, este necesară înlocuirea expresiei „alineatul precedent” cu expresia „alin.(1)”.

7. Având în vedere faptul că la **art.6 alin.(4)** este prevăzută o eventuală compensație care poate fi solicitată de operatorii de transport aerian, compensație a cărei valoare se acoperă din fonduri publice, respectiv de la bugetul de stat prin bugetul ministerului de resort, este necesar să se precizeze expres ce reprezintă această compensație. Propunem, de aceea, ca după cuvintele „valoarea compensației”, din rândul 3, să se adauge sintagma „prevăzută la art.7 alin.(1) ...”.

8. La **art.7 alin.(1)**, propunem inserarea expresiei „de la bugetul de stat” antepusă expresiei „prin bugetul Ministerului Transporturilor ...”.

PREȘEDINTE

Dragoș ILIESCU



București

Nr. 1392/20.08.2004



ROMANIA

CONSILIUL CONCURENTEI

www.competition.ro

Palatul Parlamentului
Calea 13 Septembrie, nr.1, sector 4
Bucuresti

Cabinet Presedinte
Tel: 337.36.08; Fax 337. 36. 43

HE 1075 / 19.04.2004.

AVIZ

-referitor la proiectul de *Lege privind obligatia de serviciu public aerian intern*

21 APR 2004

017372

Prin adresa Ministerului Transporturilor Constructiilor si Turismului, inregistrata la Consiliul Concurentei cu nr. 1075/26.03.2004, a fost transmis spre analiza proiectul de *Lege privind obligatia de serviciu public pe rute aeriene interne*. In expunerea de motive, Ministerului Transporturilor Constructiilor si Turismului precizeaza ca prin proiectul de act normativ supus avizarii se introduce in legislatia nationala notiunea de obligatie de serviciu public pe rute aeriene interne, constand in asigurarea unui transport aerian regulat pe o astfel de ruta, cu impunerea unor cerinte stricte referitoare la continuitatea, regularitatea, capacitatea de transport si tariful diferit, obligatii pe care un transportator aerian nu si le-ar asuma daca ar lua in considerare numai interesul comercial.

Respectivul act normativ stabileste conditiile in care se poate lua decizia de impunere ca obligatie de serviciu public pe anumite rute, conditiile in care se poate impune garantarea operarii pe o perioada de timp stabilita, precum si conditiile in care pe ruta aeriana respectiva operarea poate fi limitata pentru un singur transportator aerian.

In temeiul prevederilor art. 27 lit. k) din Legea concurentei nr. 21/1996, cu modificarile si completarile ulterioare, Consiliul Concurentei **avizeaza favorabil** proiectul de *Lege privind obligatia de serviciu public aerian intern*, cu urmatoarele observatii si propuneri:

Aviz

1. Art. 7 din proiect: La acest articol se prevede ca, daca un transportator aerian a fost selectat prin licitatie publica, cu respectarea prevederilor legale specifice in vigoare, acestuia i se poate acorda, prin bugetul Ministerului Transporturilor, Constructiilor si Turismului, o compensatie pentru asigurarea cerintelor impuse prin obligatia de serviciu public, a carei valoare va tine cont de costurile si veniturile rezultate in urma prestarii acestui serviciu.

Potrivit punctului 3.5.8. din *Instructiunile privind autorizarea ajutoarelor de stat in domeniul transportului aerian*, o compensatie pentru obligatia de serviciu public nu implica ajutor de stat cu conditia ca:

- a) transportatorul sa fie corect selectat printr-o licitatie;
- b) sa fie limitat accesul la ruta pentru un singur transportator;
- c) nivelul maxim al compensatiei sa nu depaseasca suma deficitului prevazuta in oferta.

Din interpretarea dispozitiilor pct. 3.5.7. din *Instructiunile privind autorizarea ajutoarelor de stat in domeniul transportului aerian*, rezulta, in cazul de fata, ca numai o subventie care se limiteaza la pierderile datorate exploatarei unei anumite rute nu aduce nici un beneficiu special companiei care a fost selectata in baza criteriilor obiective, neconstituind, astfel, ajutor de stat. In cazul in care valoarea compensatiilor excede costurile suplimentare, sau cand acestea nu corespund costurilor legate de obligatia de serviciu public, atunci supracompensarea ofera operatorului de transport aerian un avantaj susceptibil de a constitui ajutor de stat, care trebuie notificat Consiliului Concurentei.

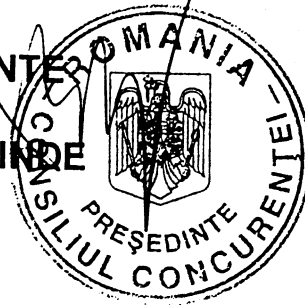
Avand in vedere aceste observatii, consideram necesara introducerea unui alineat nou in cuprinsul art. 7 din proiect, astfel:

Art. 7 (1) *Daca un transportator aerian a fost selectat prin aplicarea prevederilor art. 6, acestuia i se poate acorda, prin bugetul Ministerului Transporturilor, Constructiilor si Turismului, o compensatie pentru asigurarea cerintelor impuse prin obligatia de serviciu public a carei valoare va tine cont de costurile si veniturile rezultate in urma prestarii acestui serviciu.*

(2) *Nivelul maxim al compensatiei nu poate depasi deficitul generat de prestarea serviciului public. In caz contrar, compensatia reprezinta ajutor de stat si sunt aplicabile dispozitiile Legii nr. 143/1999 privind ajutorul de stat, cu modificarile si completarile ulterioare.*

2. Art. 8 din proiect: "Capacitatea de cel puțin 30.000 de locuri pe an" a rutelor pentru care se vor aplica prevederile art. 6 din legea supusa avizarii, capacitate preluata din regulamentul Consiliului Uniunii Europene, nu poate fi apreciata ca fiind reala pentru Romania atata timp cat nu sunt furnizate date cu privire la rutele care sunt vizate de aceasta lege. Ca urmare, consideram necesara revizuirea acestei prevederi.

PRESEDINTE
MIHAI BERINDE



TABEL DE CONCORDANȚĂ

Regulamentul nr: Art. 4 din 2408/92 din 23 iulie 1992 privind accesul transportatorilor aerieni comunitari pe rutele intra-comunitare

Legislația națională

corespondentă: Proiect de Lege privind obligația de serviciu public pe rute aeriene interne

Legislația comunitară		Legislația națională		Observații
Art.	Prevederi	Art.	Prevederi	
4.1. (a)	Un stat membru poate impune, pe baza consultărilor cu un alt stat membru și după ce a informat Comisia și transportatorii aerieni care operează pe acea rută, obligația de serviciu public pe servicii aeriene regulate având ca destinație un aeroport ce deservește o zonă periferică sau aflată în dezvoltare de pe teritoriul său sau pe o rută către un aeroport regional, orice astfel de rută fiind considerată vitală pentru dezvoltarea economică a zonei deservite de aeroportul în cauză, în măsura în care se asigură pe acea rută servicii aeriene regulate adecvate care să satisfacă cerințe fixe de continuitate, regularitate, capacitate și de tarif, cerințe pe care transportatorii aerieni nu le ar putea îndeplini dacă ar lua în considerare numai interesul comercial al acestora. Comisia va publica existența unei obligații de serviciu public în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene.	1.1.	Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului poate impune obligația de serviciu public pentru curse aeriene regulate efectuate pe rute interne având ca destinație aeroporturi ce deserveșc zone periferice sau defavorizate de pe teritoriul României, sau orice aeroporturi de interes local, în condițiile în care o astfel de rută aeriană este considerată vitală pentru dezvoltarea economică a zonei deservite de aeroportul în cauză.	
		1.2.	Impunerea obligației de serviciu public se face după consultarea consiliilor județene interesate și după informarea eventualilor transportatori aerieni ce deserveșc rutele respective.	
		1.3	Impunerea obligației de serviciu public pe una sau mai multe rute aeriene interne se face prin ordin al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului, care va fi publicat în Monitorul Oficial al României.	
		2.	Obligația de serviciu public pe o rută aeriană internă constă în asigurarea unui transport aerian efectuat prin curse regulate pe ruta respectivă, cu impunerea unor cerințe stricte referitoare la continuitatea, regularitatea, capacitatea de transport și tariful oferit, cerințe pe care	

	un transportator aerian nu și le-ar asuma dacă ar lua în considerare numai interesul comercial.		
4.1. (b)	<p>Caracterul adecvat al serviciilor aeriene regulate va fi evaluat de către statele membre luând în considerare următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) interesul public; (ii) posibilitatea utilizării altor moduri de transport și capacitatea acestora de a satisface nevoile de transport avute în vedere, în particular pentru regiunile insulare; (iii) condițiile și tarifele de transport aerian ce pot fi oferite utilizatorilor; (iv) implicațiile activității tuturor transportatorilor aerieni ce operează sau intenționează să opereze ruta aeriană respectivă. 	3.	<p>Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului va evalua necesitatea impunerii obligației de serviciu public luând în considerare următoarele elemente:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) interesul public; b) posibilitatea utilizării altor moduri de transport și capacitatea acestora de a satisface nevoile de transport avute în vedere; c) condițiile și tarifele de transport aerian ce pot fi oferite utilizatorilor; d) implicațiile activității tuturor transportatorilor aerieni ce operează sau intenționează să opereze ruta aeriană respectivă.
4.1. (c)	<p>În situația în care alte moduri de transport nu pot asigura un serviciu adecvat și neîntrerupt, statul membru implicat poate include în obligația de serviciu public cerința ca orice transportator aerian care intenționează să opereze pe aceeași rută să garanteze operarea pe o anumită perioadă, care va fi stabilită, în conformitate cu celelalte cerințe ale obligației de serviciu public.</p>	4.	<p>În situația în care alte moduri de transport nu pot asigura un serviciu adecvat și neîntrerupt, Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului poate include în obligația de serviciu public cerința ca orice transportator aerian care intenționează să opereze pe aceeași rută să garanteze operarea pe o anumită perioadă, care va fi stabilită, în conformitate cu celelalte cerințe ale obligației de serviciu public.</p>
4.1. (d)	<p>Dacă nici un transportator aerian nu a început sau nu intenționează să înceapă operarea pe ruta pe care a fost impusă obligația de serviciu public, statul membru poate limita accesul pe ruta aeriană respectivă pentru un singur transportator aerian, pe o perioadă de maxim 3 ani, după care situația va fi reanalizată. Dreptul de a opera astfel de servicii va fi acordat, prin licitație publică, fie pentru o rută</p>	6.1. 6.2.	<p>Dacă nici un transportator aerian nu a început sau nu intenționează să înceapă operarea pe ruta pe care a fost impusă obligația de serviciu public, Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului poate limita accesul pe ruta aeriană respectivă pentru un singur transportator aerian, pe o perioadă de maxim 3 ani, după care situația va fi reanalizată. În situația prevăzută la alineatul precedent, dreptul de</p>

4.1. (e)	sau un grup de rute, oricărui transportator aerian comunitar care are dreptul să opereze astfel de servicii aeriene. Anunțul licitației va fi publicat în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene și va termenul limită pentru transmiterea ofertelor nu va fi mai mic de o lună după data publicării. Depunerile ofertelor de către transportatorii aerieni vor fi comunicate imediat celorlalte state membre implicate și Comisiei.	operare pe ruta aeriană pe care a fost instituită obligația de serviciu public va fi acordat, prin licitație publică, cu respectarea prevederilor legale specifice în vigoare, oricărui transportator aerian român autorizat.	
4.1. (f)	Atât anunțul licitației, cât și, ulterior, contractul încheiat cu transportatorul aerian selectat vor cuprinde, printre altele, următoarele elemente: (i) cerințele impuse de obligația de serviciu public; (ii) regulile privind amendarea și încetarea contractului, în special cele referitoare la apariția unor modificări neprevăzute; (iii) perioada de valabilitate a contractului; (iv) penalitățile aplicate în cazul nerespectării prevederilor contractuale.	Atât caietul de sarcini pentru participarea la licitație cât și, ulterior, contractul încheiat cu transportatorul aerian selectat vor cuprinde, printre altele, următoarele elemente: a) cerințele impuse de obligația de serviciu public; b) regulile privind încheierea, amendarea și încetarea contractului, în special cele referitoare la apariția unor modificări neprevăzute; c) perioada de valabilitate a contractului; d) penalitățile aplicate pentru nerespectarea prevederilor contractuale.	
4.1. (g)	Selectarea ofertanților se va face cât mai curând posibil, luând în considerare caracterul adecvat al serviciului, inclusiv tarifele și condițiile pe care transportatorii aerieni le oferă utilizatorilor, cât și de valoarea compensației pe care aceștia, eventual, o solicită statelor membre implicate.	La selectarea ofertanților se va ține cont de modul de îndeplinire al cerințelor impuse, inclusiv de tariful și condițiile pe care transportatorii aerieni le oferă utilizatorilor, cât și de valoarea compensației pe care aceștia, eventual, o solicită.	Se va aplica la data aderării României la UE.
4.1. (h)	Un stat membru poate compensa un transportator aerian, care a fost selectat prin aplicarea	Dacă un transportator aerian a fost selectat prin aplicarea prevederilor art.6, acestuia i se poate acorda,	

	prevederilor subparagrafului (f), pentru asigurarea cerințelor impuse prin obligația de serviciu public, conform acestui paragraf; o astfel de compensație va ține cont de costurile și veniturile rezultate în urma prestării acestui serviciu.		prin bugetul Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, o compensație pentru asigurarea cerințelor impuse prin obligația de serviciu public, a cărei valoare va ține cont de costurile și veniturile rezultate în urma prestării acestui serviciu.	
4.1. (i)	Statele membre vor lua măsurile necesare pentru a se asigura că orice decizie luată în conformitate cu acest Articol poate fi reanalizată efectiv și, în particular, cât mai curând posibil, pe baza faptului că astfel de decizii au încălcat legislația comunitară sau regulile naționale prin care se implementează acea legislație.			Se va aplica la data aderării României la UE.
4.1. (j)	În cazul impunerii unei obligații de serviciu în conformitate cu subparagrafele (a) și (c), transportatorii aerieni vor putea să ofere bilete individuale spre vânzare numai dacă serviciul aerian în cauză respectă toate cerințele ce decurg din obligația de serviciu public. În consecință, acest serviciu aerian va fi considerat ca un serviciu aerian regulat.	5.1. 5.2. 5.3	Pe o rută pentru care a fost impusă obligația de serviciu public, în conformitate cu articolele 1, 2 și 4, un transportator aerian poate oferi spre vânzare bilete de transport individuale, numai dacă respectă toate cerințele ce decurg din obligația de serviciu public. Prin bilete de transport individuale se înțeleg acele bilete de transport care nu includ alte servicii conexe, cum ar fi cazarea, care sunt vândute publicului de către transportatorul aerian, agenții săi autorizați sau agenți de charter. Cursurile aeriene efectuate în astfel de condiții sunt considerate curse aeriene regulate.	Definiția din proiectul de Lege se regăsește în regulamentul comunitar, la Art. 2 litera (g)
4.1. (k)	Subparagraful (d) nu se va aplica în cazul în care alt stat membru implicat propune căi alternative satisfăcătoare pentru îndeplinirea aceluiași obligații de serviciu public.			Se va aplica la data aderării României la UE.
4.2.	Paragraful 1 (d) nu se va aplica rutelor pentru care alte moduri de transport pot asigura un serviciu adecvat și neîntrerupt cu o capacitate oferită ce	8.	Prevederile art.6 se aplică numai pentru acele rute pentru care a fost impusă obligația de serviciu public, pe care alte moduri de transport nu asigură un serviciu	

	depășește 30.000 locuri pe an.		adecvat și neîntrerupt cu o capacitate de cel puțin 30.000 de locuri pe an.	
4.3	Comisia, la cererea unui stat membru care consideră că dezvoltarea unei rute este restricționată nejustificat prin aplicarea paragrafului 1, sau din proprie inițiativă, va efectua o investigație și în termen de două luni de la primirea cererii va lua o decizie pe baza tuturor factorilor relevanți, dacă paragraful 1 va continua să se aplice în ceea ce privește ruta respectivă.			Se va aplica la data aderării României la UE.
4.4	Comisia va comunica decizia sa Consiliului și statelor membre. Orice stat membru poate să atace decizia Comisiei, adresându-se Consiliului în termen limită de o lună. Consiliul, acționând ca o majoritate competentă poate lua o decizie diferită în termen de o lună.			Se va aplica la data aderării României la UE.