

## EXPUNERE DE MOTIVE

### 1. Titlul proiectului de act normativ

#### L E G E

**pentru ratificarea Acordului privind Transportul Aerian între Comunitatea Europeană și statele sale membre, pe de o parte și Statele Unite ale Americii pe de altă parte, semnat la Bruxelles la 25 aprilie 2007 și la Washington la 30 aprilie 2007**

### 2. Motivele emiterii proiectului de act normativ

1. Descrierea situației actuale

În contextul accentuării concurenței la nivel mondial în domeniul transporturilor aeriene și ca urmare a hotărârilor din anul 2002 ale Curții Europene de Justiție împotriva a opt state membre care aveau încheiate acorduri aeriene bilaterale speciale cu Statele Unite ale Americii care, pe de o parte aduceau atingeri grave concurenței în cadrul Comunității iar pe de altă parte încălcau dreptul de liberă stabilire consimțit prin Tratatul de instituire a Comunităților Europene, a devenit absolut necesar negocierea și încheierea unui acord de transport aerian între Comunitatea Europeană și SUA.

În plus, față de momentul pronunțării hotărârilor Curții Europene de Justiție acquis-ul cu privire la transportul aerian a fost extins considerabil și în domenii cum ar fi securitatea, siguranța. „Single Sky” (Cerulea Unic), zgomotul produs de aeronave și politica de prețuri, ceea ce a lărgit automat aria de negociere cu SUA cu privire și la aceste aspecte care sunt în prezent de competența exclusivă a Comunității.

Astfel în cadrul Consiliului Transporturi din 5 iunie 2003 a fost aprobat mandatul de negociere al Comisiei Europene (COM) având ca obiectiv stabilirea unei Zone Deschise de Aviație (*Open Aviation Area*) între Uniunea Europeană și Statele Unite ale Americii.

După lansarea negocierilor în iunie 2003 s-au desfășurat 11 runde de negocieri, iar la data de 2 martie 2007, delegațiile Comunității Europene și statelor sale membre și cea a SUA au convenit ad referendum textul „Acordului privind Transportul Aerian între Comunitatea Europeană și statele sale membre, pe de o parte și Statele Unite ale Americii pe de altă parte”, denumit în continuare „Acord”, care va stabili o Zonă Deschisă de Aviație între UE și SUA și va remedia aspectele găsite a fi neconcordante cu legislația comunitară în acordurile bilaterale existente între SUA și anumite state membre ale UE.

Textul Acordului a fost aprobat în cadrul Consiliului Transporturi din 22 martie 2007, a fost semnat de către statele membre ale Uniunii Europene la Bruxelles la 25 aprilie 2007 și de către SUA la Washington la 30 aprilie 2007, în cadrul Summit-ului UE – SUA.

Pentru România Acordul a fost semnat de către domnul Lazăr Comănescu, ambasador. Reprezentanța Permanentă a României pe lângă Uniunea Europeană, Bruxelles, în baza Memorandumul MT nr. 1612/LO/13.04.2007 cu tema „Aprobarea negocierii și semnării Acordului de Transport Aerian între Comunitatea Europeană și statele

	<i>sale membre, pe de o parte și Statele Unite ale Americii pe de altă parte.</i> ” aprobat de către Președintele României.
2. Schimbări preconizate	<p>Obiectivele acestui acord sunt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- remedierea elementelor din acordurile bilaterale existente care încalcă legislația comunitară prin cuprinderea tuturor aspectelor referitoare la aviație într-un singur acord la nivel comunitar și eliminarea oricărei discriminări între companiile aeriene comunitare pe bază de naționalitate;</li> <li>- crearea unei piețe unice pentru transportul aerian între UE și SUA în care investițiile se derulează liber și în care companiile aeriene europene și americane pot furniza servicii aeriene fără restricții, inclusiv pe piețele interne ale celor două părți.</li> </ul>
3. Alte informații	Nu au fost identificate.

### 3. Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1. Impactul macroeconomic	<p>Un studiu efectuat în numele Comisiei a concluzionat că o Zonă Deschisă de Aviație între UE și SUA ar stimula, doar în primii 5 ani, mai mult de 25 milioane de pasageri noi între UE și SUA, generând mai mult de 15 miliarde Euro beneficii pentru consumatori și va crea 80.000 noi locuri de muncă în UE și SUA.</p> <p>Comisia a apreciat că este cel mai ambițios acord bilateral în domeniul aviației negociat până în prezent, iar prin încheierea acestuia se liberalizează 60% din traficul aerian mondial.</p>
2. Impactul asupra mediului de afaceri	<p>Principalele elemente ale Acordului care vor influența transportul aerian dintre UE și SUA sunt următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- includerea conceptului „<b>transportator aerian comunitar</b>” care permite companiilor aeriene din UE să opereze către SUA din orice punct din UE;</li> <li>- înlăturarea tuturor restricțiilor pe rutele internaționale între UE și SUA (<b>drepturile de trafic de libertatea a 3-a și a 4-a</b>) și rute mai departe de UE și SUA (<b>drepturi de libertatea a 5-a</b>) – 16 state membre au deja acord tip „open sky” cu SUA (printre care și România); acest acord extinde „open sky” și pentru celelalte 11 state membre, dintre care 6 nu au niciun fel de acord aerian încheiat cu SUA;</li> <li>- înlăturarea tuturor restricțiilor referitoare la <b>tarifele</b> utilizate pe toate rutele între UE și SUA, cu excepția transportatorilor aerieni americani care nu pot să stabilească tarife pe rute intra-comunitare;</li> <li>- înlăturarea tuturor restricțiilor pentru <b>drepturile de trafic de libertatea a 7-a pentru serviciile operate de companii aeriene comunitare</b>, dar fără drepturi adiționale de trafic de libertatea a 7-a pentru servicii integral cargo pentru companii americane;</li> <li>- <b>drepturi de trafic de libertatea a 7-a pentru transportul de pasageri numai pentru companiile comunitare</b>, între SUA și orice punct din Zona Comună Europeană de Aviație (ECAA);</li> <li>- drepturi de a avea aranjamente de <b>franciză</b> și de <b>branding</b> cu</li> </ul>

	<p>alte companii (astfel de prevederi nu există în prezent în nici un acord bilateral încheiat în domeniul transportului aerian)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- angajamentul autorităților americane de a trata în mod imparțial și rapid solicitările de imunitate antitrust (ATI) și asigurarea că companiile aeriene comunitare sunt calificate pentru ATI în baza acestui acord;</li> <li>- posibilitatea nelimitată de operare în sistem „code-sharing” între UE și SUA și companii aeriene din state terțe;</li> <li>- crearea de noi oportunități pentru companiile aeriene comunitare de a închiria în sistem „wet-lease” aeronave companiilor aeriene americane pentru utilizarea pe rute internaționale între SUA și orice stat terț, ceea ce este în prezent interzis de Administrația Federală a Aviației din SUA (FAA).</li> </ul> <p>Deși în prezent nici o companie aeriană română nu efectuează curse aeriene înspre SUA, cadrul juridic creat de acest acord poate conduce la o dezvoltare a traficului între România și SUA.</p>
3. Impactul social	<p>Prin dezvoltarea traficului de pasageri noi între UE și SUA se preconizează crearea de noi locuri de muncă la nivelul UE, precum și beneficii directe pentru consumatori care se vor reflecta în servicii de calitate superioară, tarife reduse și timpi de călătorie mai mici.</p>
4. Impactul asupra mediului	<p>Prin intermediul Acordului este recunoscută posibilitatea ca transportatorii americani să fie supuși taxării pentru combustibilul utilizat pe rute între statele membre UE dacă două state membre își exercită drepturile stabilite în baza legislației comunitare de a retrage exceptarea existentă a taxării; totodată, a fost specificat în mod explicit de către ambele părți că dispozițiile acordului nu vor afecta în nici un fel pozițiile lor juridice și politice în legătură cu diverse aspecte din domeniul aviației referitoare la protecția mediului, în acest fel păstrând deschise opțiunile UE în ceea ce privește măsurile viitoare referitoare la protecția mediului.</p> <p>Acordul cuprinde angajamentul reciproc de a spori cooperarea, inclusiv în domeniile cercetării științifice și dezvoltarea tehnologiilor privind clima, care vor îmbunătăți siguranța, eficiența utilizării combustibilului și va reduce emisiile în transportul aerian.</p>
5. Alte informații	<p>În conformitate cu prevederile art. 25 al Acordului și cu decizia Consiliului Transporturi din data de 22 martie 2007 acest Acord va fi aplicat provizoriu de la data de 30 martie 2008.</p> <p>Având în vedere că legislația internă română privind tratatele (Legea 590/2003) nu permite aplicarea provizorie a unui tratat la nivel de stat, decât după îndeplinirea procedurilor interne pentru intrarea în vigoare a acordului, după data semnării acestuia, <b>este absolut necesar ca, în conformitate cu legislația națională, Legea de ratificare a Acordului să intre în vigoare până la data de 30 martie 2008</b>, pentru ca România să fie în măsură să aplice</p>

	acordul de la această dată. <b>Chestiunea are sensibilitate politică maximă</b> (Comisia a subliniat faptul că, în cazul în care părțile nu respectă anumite prevederi din acord, există riscul retragerii unora dintre beneficiile acordate). Neaplicarea provizorie a Acordului de către un stat membru poate determina SUA să nu aplice unele din măsurile incluse în acesta.
--	--

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

- mii lei -

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
		3	4	5	6	
1	2	3	4	5	6	7
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 sociale de stat: (i) contribuții de asigurări	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
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	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
3. Impact financiar, plus/minus, din care: a) buget de stat b) bugete locale	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
5. Propuneri pentru a compensa	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					

reducerea veniturilor bugetare	
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
7. Alte informații	Nu au fost identificate.

#### 5. Efectele proiectului de 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	Acordul este încheiat de Comunitatea Europeană și statele sale membre și este în concordanță cu legislația comunitară în materie.
3. Decizii ale Curții Europene de Justiție și alte Documente	Acordul se încadrează în necesitatea reglementării relațiilor de transport aerian între UE și SUA ca urmare a hotărârilor din anul 2002 ale Curții Europene de Justiție împotriva a opt state membre care aveau încheiate acorduri aeriene bilaterale speciale cu Statele Unite ale Americii care, pe de o parte aduceau atingeri grave concurenței în cadrul Comunității iar pe de altă parte încălcau dreptul de liberă stabilire consimțit prin Tratatul de instituire a Comunităților Europene.
4. Evaluarea conformității:	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6. Alte informații	<p>În prezent, cooperarea în domeniul aviației civile dintre România și Statele Unite ale Americii este reglementată prin <i>Acordul dintre Guvernul României și Guvernul Statelor Unite ale Americii privind transporturile aeriene, semnat la Washington la 15 iulie 1998</i>, ratificat prin Legea nr. 136/1999 și menționat în Anexa 1 la Acordul UE - SUA.</p> <p>În conformitate cu prevederile art. 22 ale Acordului UE – SUA, în perioada aplicării provizorii a Acordului, se suspendă toate acordurile bilaterale încheiate de statele membre cu SUA, urmând ca după intrarea în vigoare a acestuia, conform art. 26, Acordul UE – SUA să înlocuiască prevederile acordurilor bilaterale.</p>

#### 6. Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, instituite de cercetare și alte organisme implicate	Nu este cazul.
2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care	Nu este cazul.

activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	
3. 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. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Nu este cazul.
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Nu este cazul.
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	Consiliul Legislativ a avizat favorabil proiectul de lege prin avizul nr.1371 din 8 octombrie 2007.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.


#### **7. Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ**

1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Proiectul de lege a fost publicat pe site-ul MT și urmează să fie publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, după aprobare.
2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Proiectul de act normativ nu are un astfel de impact.
3. Alte informații	Nu au fost identificate.

#### **8. 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.

. Având în vedere cele prezentate mai sus, a fost elaborat proiectul de Lege anexat, pe care vă rugăm să-l aprobați.

**PRIM-MINISTRU**  
  
**CĂLIN POPESCU TARICEANU**

