

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

Lege pentru ratificarea „Acordului privind transportul aerian dintre Statele Unite ale Americii, ca primă parte, Uniunea Europeană și statele membre ale acesteia, ca a doua parte, Islanda, ca a treia parte, și Regatul Norvegiei , ca a patra parte”, semnat la 16 iunie 2011 și respectiv 21 iunie 2011 la Luxemburg și Oslo, precum și a „Acordului auxiliar dintre Uniunea Europeană și statele membre ale acesteia, ca primă parte, Islanda, ca a doua parte, și Regatul Norvegiei , ca a treia parte, referitor la aplicarea Acordului privind transportul aerian dintre Statele Unite ale Americii, ca primă parte, Uniunea Europeană și statele membre ale acesteia, ca a doua parte, Islanda, ca a treia parte, și Regatul Norvegiei, ca a patra parte”, semnat la 16 iunie 2011 și respectiv 21 iunie 2011 la Luxemburg și Oslo

Secțiunea a 2-a

Motivele emiterii proiectului de act normativ

<p>1.1 Descrierea situației actuale. Necesitatea și finalitatea încheierii Acordului pentru partea română</p>	<p>La data de 25 aprilie 2007 la Bruxelles și la 30 aprilie 2007 la Washington s-a semnat „Acordul privind transportul aerian între Comunitatea Europeană și statele membre, pe de o parte și Statele Unite ale Americii, pe de altă parte” (Acordul „cer deschis” UE-SUA). Acesta a fost ratificat de către România prin Legea nr. 30/2008.</p> <p>Obiectivele acestui acord sunt:</p> <ul style="list-style-type: none">- remedierea elementelor din acordurile bilaterale existente care încalcă legislația Uniunii Europene prin cuprinderea tuturor aspectelor referitoare la aviație într-un singur acord la nivelul Uniunii Europene și eliminarea oricărei discriminări între companiile aeriene ale Uniunii Europene pe bază de naționalitate;- cererea unei piețe unice pentru transportul aerian între UE și SUA în care investițiile se derulează liber și în care companiile europene și americane pot furniza servicii aeriene fără restricții, inclusive pe piețele interne ale celor două părți.
<p>1.2. Istoricul negocierilor</p>	<p>Prin încheierea acestui acord s-a liberalizat</p>

<p>1.3. Data și locul semnării Acordurilor de către partea română cu menționarea persoanei semnatarului</p>	<p>aproximativ 60% din traficul aerian mondial. Islanda și Regatul Norvegiei au solicitat aderarea la Acordul „cer deschis” UE-SUA în 2007.</p> <p>În conformitate cu articolul 18 alineatul (5) din Acordul „cer deschis” UE-SUA, comitetul mixt UE-SUA a elaborat o propunere privind aderarea Islandei și a Regatului Norvegiei la acordul de transport aerian.</p> <p>La 16 noiembrie 2010, comitetul mixt a propus un Acord de transport aerian între Statele Unite ale Americii, ca primă parte, Uniunea Europeană și statele membre ale acesteia, ca a doua parte, Islanda, ca a treia parte, și Regatul Norvegiei, ca a patra parte.</p> <p>De asemenea, a fost făcută și o propunere de Acord auxiliar între Uniunea Europeană și statele membre ale acestei, ca primă parte, Islanda, ca a doua parte, și Regatul Norvegiei, ca a treia parte, referitor la aplicarea Acordului privind transportul aerian dintre Statele Unite ale Americii, ca primă parte, Uniunea Europeană și statele membre ale acesteia, ca a doua parte, Islanda, ca a treia parte, și Regatul Norvegiei, ca a patra parte, care să stabilească modul de participare al Norvegiei și Islandei în cadrul instituțiilor înființate în baza Acordului „cer deschis” UE-SUA.</p> <p>Cele două Acorduri au fost semnate de către România în baza Memorandumului nr. 23266/31.05.2011, aprobat de Președintele României, de către doamna Anca Daniela Boagiu, ministrul transporturilor și infrastructurii, cu ocazia reuniunii Consiliului TTE – secțiunea transporturi, din 16 iunie 2011 – Luxemburg.</p>
<p>2.1 Schimbări preconizate</p>	<p>Acordul auxiliar dintre Uniunea Europeană și statele membre ale acesteia, ca primă parte, Islanda, ca a doua parte, și Regatul Norvegiei, ca a treia parte, referitor la aplicarea Acordului privind transportul aerian dintre Statele Unite ale Americii, ca primă parte, Uniunea Europeană și statele membre ale acesteia, ca a doua parte,</p>

<p>2.2 Prezentarea prevederilor relevante ale tratatului din perspectiva intereselor părții române</p>	<p>Islanda, ca a treia parte, și Regatul Norvegiei, ca a patra parte, prevede menținerea caracterului bilateral al Acordului „cer deschis”. La fel ca statele membre, Norvegia și Islanda vor fi reprezentate de Comisia Europeană în cadrul comitetului mixt, în toate domeniile care nu țin de competența exclusivă a statelor membre. Sunt stabilite norme cu privire la schimbul de informații, participarea la cea de a doua etapă a negocierilor, precum și cu privire la reprezentarea în cadrul procedurilor de arbitraj.</p> <p>Practic, prevederile cuprinse în Acordul privind transportul aerian între Statele Unite ale Americii și Comunitatea Europeană și statele membre ale acesteia, se aplică și Islandei și Regatului Norvegiei, pentru România acest fapt însemnând extinderea oportunităților de transport aerian internațional.</p>
<p>3. Alte informații</p>	<p>Cele două acorduri sunt acorduri mixte, necesitând semnarea și îndeplinirea procedurilor interne necesare pentru intrarea lor în vigoare atât din partea Uniunii Europene cât și din partea statelor membre, ca părți la acestea. România a prezentat în cadrul reuniunii Consiliului TTE – secțiunea transporturi, din 16 iunie 2011 – Luxemburg, o declarație cu privire la faptul că va aplica Acordul, numai începând cu data la care va notifica Secretariatul General al Consiliului, ca depozitar al acestui Acord, cu privire la finalizarea procedurilor interne necesare pentru intrarea în vigoare a acestuia.</p>

Secțiunea a 3 – a
Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

<p>1. Impactul macroeconomic</p>	<p>Obiectivul acestor acorduri este de a extinde integral beneficiile acordului UE-SUA la Islanda și Norvegia. Acordul „cer deschis” UE-SUA a eliminat toate barierele comerciale pentru zborurile între orice punct din UE și orice punct din SUA. În plus, SUA au acordat drepturile aferente așa-numitei „a șaptea libertăți” transportatorilor aerieni</p>
---	--

	<p>din Uniunea Europeană care operează între SUA și țările care nu sunt membre ale Uniunii Europene din Spațiul Aerian Comun European (ECAA), precum Norvegia și Islanda. ECAA nu are, cu toate acestea, o dimensiune externă. Prin urmare, transportatorii aerieni din Uniunea Europeană nu au în prezent dreptul de a opera zboruri între Norvegia și Islanda și țări terțe. În același mod, transportatorii aerieni norvegieni și islandezi nu au în prezent dreptul de operare între UE și SUA. Cele două Acorduri vor remedia această situație.</p>
<p>1¹. Impactul asupra mediului concurențial și domeniul ajutoarelor de stat</p>	<p>Prin remedierea elementelor din acordurile bilaterale existente care încalcă legislația Uniunii Europene, prin cuprinderea tuturor aspectelor referitoare la aviație într-un singur acord la nivelul Uniunii Europene și eliminarea oricărei discriminări între companiile aeriene ale Uniunii Europene pe bază de naționalitate, se garantează posibilitatea unei concurențe loiale și echitabile pentru furnizorii de servicii aeriene internaționale aflate sub incidența prezentelor acorduri.</p>
<p>2. Impactul asupra mediului de afaceri</p>	<p>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 părților semnatare ale acordurilor.</p>
<p>3. Impactul social</p>	<p>Prin dezvoltarea traficului aerian de pasageri între UE și SUA se preconizează crearea de noi locuri de muncă la nivelul Uniunii Europene, precum și beneficii directe pentru consumatori, care se vor reflecta în servicii de calitate superioară, tarife reduse și timpi de călătorie mai mici.</p>
<p>4. Impactul asupra mediului</p>	<p>Cooperarea în vederea reducerii impactului aviației internaționale asupra mediului va include domeniul cercetării și dezvoltării, al inovației în domeniul managementului traficului aerian, al coordonării în cadrul forurilor internaționale. În acest sens, un element important îl constituie conlucrarea în vederea asigurării coerenței măsurilor bazate pe piață în ceea ce privește emisiile din sectorul aviatic.</p> <p>Prin intermediul Acordurilor, reglementările Uniunii Europene din domeniul protecției mediului vor fi aplicate de toate părțile semnatare.</p>
<p>5. Alte informații</p>	<p>Nu au fost identificate.</p>

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

- mii lei -

Indicatori	Anul curent	Următorii patru ani				Media pe cinci ani
		3	4	5	6	
1	2					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 reducerea veniturilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
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.					

Secțiunea a 5 – a
Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ: a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ; b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	Nu este cazul.
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația Uniunii Europene în cazul proiectelor ce transpun prevederi ale Uniunii Europene	Acordurile sunt încheiate de Uniunea Europeană și statele sale membre și sunt în concordanță cu legislația UE în materie.
3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative ale Uniunii Europene	Nu este cazul.
4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	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	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 6 – a
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 activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	Nu este cazul.
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	Nu este cazul.

consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	
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. 637/1.07.2013.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.


Secțiunea a 7 – a
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 Ministerului Transporturilor și urmează să fie publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, după ratificare.
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.

Secțiunea a 8 – a
Măsurile 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 alăturat, pe care îl supunem Președintelui României spre aprobare, pentru a fi supus Parlamentului spre adoptare.

PRIM - MINISTRU

VICTOR - VIORELEȘ PONTA