

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1 Titlul proiectului de act normativ

LEGE privind aprobarea Ordonanței Guvernului pentru modificarea Legii nr. 190/2012 privind răspunderea furnizorilor de servicii de trafic aerian

Secțiunea a 2-a Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea situației actuale	<p><i>Legea nr. 190/2012 privind răspunderea furnizorilor de servicii de trafic aerian</i> reglementează regimul răspunderii civile pentru repararea prejudiciilor produse unei terțe părți în spațiul aerian național sau pe teritoriul național, care au survenit ca urmare a unei acțiuni ori inacțiuni culpabile a furnizorului de servicii de trafic aerian, așa cum sunt definite aceste servicii în Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european. Legea introduce și obligația de asigurare pentru daune produse terților, în sarcina furnizorului serviciilor de trafic aerian, stabilind și suma minimă pentru o astfel de asigurare.</p> <p><i>Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei din 1 martie 2017 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizorii de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană și de alte funcții ale rețelei de management al traficului aerian și pentru supravegherea acestora, de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 482/2008, a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 1034/2011, (UE) nr. 1035/2011 și (UE) 2016/1377, precum și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011, care se aplică de la data de 02.01.2020, introduce posibilitatea pentru statele membre să emită certificate limitate pentru unii furnizori de servicii de trafic aerian, cum ar fi în cazul serviciilor de informare a zborurilor ale aerodromurilor sau în cazul furnizorilor de servicii de trafic aerian aferente aerodromurilor pe care se desfășoară operațiuni limitate de transport aerian sau numai operațiuni aeriene de lucru aerian și aviație generală.</i></p> <p>Pentru acești furnizori de servicii de trafic aerian, obligația de a încheia contracte de asigurare pentru daune produse terților, la plafonul de asigurare stabilit în prezent de Legea nr. 190/2012, ar crea un obstacol nejustificat care ar împiedica practic furnizarea respectivelor servicii de trafic aerian.</p> <p>Art. ATM/ANS.OR.D.020 din Subpartea D a Anexei III la <i>Regulamentul (UE) 2017/373 prevede că (a) furnizorii de servicii de navigație aeriană și de management al fluxului de trafic aerian</i></p>
---------------------------------	---



	<p><i>administratorul rețelei trebuie să dispună de acorduri care să acopere răspunderea legată de executarea sarcinilor care le revin, în conformitate cu legislația aplicabilă și (b) metoda utilizată pentru furnizarea acoperirii trebuie să fie adaptată pierderii și prejudiciului potențial în cauză, ținând seama de statutul juridic al furnizorilor vizați și al administratorului rețelei și de nivelul de acoperire oferit de asigurările comerciale disponibile.</i></p>
<p>1¹. În cazul proiectelor de acte normative care transpun legislație comunitară sau creează cadrul pentru aplicarea directă a acesteia, se vor specifica doar actele comunitare în cauză, însoțite de elementele de identificare ale acestora</p>	<p>Nu este cazul</p>
<p>2. Schimbări preconizate</p>	<p>Ministerul Transporturilor și Infrastructurii propune modificarea Legii nr. 190/2012 astfel încât suma minimă asigurată pentru fiecare eveniment care a condus la producerea unor prejudicii terților să fie stabilită de furnizorul de servicii de trafic aerian în baza evaluării prejudiciului potențial pe care îl poate produce în exercitarea atribuțiilor ce-i revin, ceea ce este în concordanță cu cerințele prevăzute la art. ATM/ANS.OR.D.020 lit. b) din Anexa III la <i>Regulamentul (UE) 2017/373</i>. Totuși, având în vedere că în conformitate cu jurisprudența europeană furnizarea serviciilor de trafic aerian este legată de exercitarea atribuțiilor de autoritate publică, atrăgând în cele din urmă și răspunderea statului care a desemnat furnizorul de servicii de trafic, se propune și stabilirea unui plafon minim al sumelor asigurate, în funcție de masa maximă la decolare a aeronavelor care pot opera în zona/zonile din spațiul aerian național pentru care acesta a fost desemnat să furnizeze servicii de trafic aerian.</p> <p>Limitele minime de asigurare au fost propuse prin similitudine cu cele stabilite deja pentru acoperirea daunelor produse terților în cazul operatorilor de aeronave, prevăzute la art. 7 din <i>Regulamentul (CE) nr. 785/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave, asigurându-se astfel adaptarea acestor limite la prejudiciul potențial în cauza pe care el poate genera o aeronavă în cazul unui eveniment de aviație produs</i></p>



	<p>în urma unei acțiuni ori inacțiuni culpabile a furnizorului de servicii de trafic aerian.</p> <p>Autoritatea Aeronautică Civilă Română este autoritatea competentă cu certificarea furnizorilor de servicii de trafic aerian, precum și cu supravegherea și asigurarea aplicării normelor instituite prin <i>Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei din 1 martie 2017 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizorii de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană și de alte funcții ale rețelei de management al traficului aerian și pentru supravegherea acestora, de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 482/2008, a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 1034/2011, (UE) nr. 1035/2011 și (UE) 2016/1377, precum și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011, care includ</i>, la art. ATM/ANS.OR.D.020 din Anexa III la regulament, cerințe privind răspunderea și asigurarea furnizorilor de servicii.</p> <p>Prin urmare, prin actul normativ se propune ca Autoritatea Aeronautică Civilă Română să monitorizeze respectarea dispozițiilor legale în materie de asigurare a furnizorilor de servicii de trafic aerian și să aplice sancțiunile contravenționale stabilite pentru nerespectarea acestor dispoziții.</p> <p>Totodată, a fost adaptat în mod corespunzător sistemul de contravenții aplicabile în cazul nerespectării dispozițiilor legii. Având în vedere dispozițiile art. 4 alin. (1) din <i>Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor</i>, cu modificările și completările ulterioare, se propune ca proiectul de act normativ să intre în vigoare în termen de 30 de zile de la data publicării.</p>
3. Alte informații	<p>Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a inițiat o consultare a statelor membre ale Uniunii Europene cu privire la modalitatea de aplicare a dispozițiilor art. ATM/ANS.OR.D.020 din Anexa III la Regulamentul UE nr. 2017/373. Au oferit informații Germania, Spania, Franța, Danemarca, Finlanda, Estonia, Croația, Malta. În Germania statul are răspunderea primară pentru prejudiciile generate de furnizorii de servicii de trafic aerian, dar se poate îndrepta împotriva acestora pentru recuperarea costurilor generate de plata despăgubirilor. Furnizorii de servicii de trafic aerian trebuie să dețină contracte de asigurare pentru acoperirea prejudiciului potențial iar autoritatea competentă cu certificarea furnizorilor de servicii de trafic aerian verifică îndeplinirea cerințelor de asigurare. În Spania, autoritatea care certifică furnizorii de servicii de trafic aerian verifică îndeplinirea de către aceștia a cerințelor de asigurare din regulamentul european, elaborând instrucțiuni cu privire la modalitatea de stabilire a prejudiciului potențial. În Franța, furnizorul de servicii de trafic aerian este deținut de stat iar acesta garantează plata despăgubirilor. În celelalte state, autoritățile care</p>

certifică furnizorii de servicii de trafic aerian verifică și supraveghează respectarea de către aceștia a cerințelor de asigurare prevăzute de Regulamentul european, direct aplicabil.

Modelul legislativ introdus prin Legea nr. 190/2012 se regăsește, printre altele, în Marea Britanie, unde furnizorul de servicii de trafic aerian răspunde pentru repararea prejudiciilor produse unei terțe părți și, pentru acoperirea acestei răspunderi, trebuie să dețină un contract de asigurare corespunzător.

Menționăm că în prezent sunt desemnați să furnizeze servicii de trafic aerian în spațiul aerian național doar doi furnizori – ROMATSA și BULATSA (furnizorul de servicii de trafic aerian din Bulgaria). Ambii operatori economici, furnizând servicii de control al traficului aerian de rută, zonă în care pot opera și aeronave cu masa maxima la decolare mai mare de 500 de tone, au încheiat contracte de asigurare pentru daune produse terților în care suma minimă asigurată este mai mare de 700 milioane DST, care reprezintă plafonul minim prevăzut atât în Legea nr. 190/2012 în vigoare cât și în amendamentul propus la Legea nr. 190/2012 pentru această categorie de aeronave.

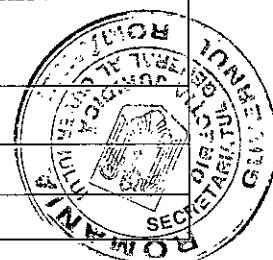
Prin urmare, actul normativ propus nu va avea nici un impact asupra furnizorilor desemnați în prezent să furnizeze servicii de trafic aerian în spațiul aerian național.

După cum este menționat la punctul 1 din prezenta Secțiune, actul normativ propus va facilita desemnarea unor furnizori de servicii de trafic aerian și la aerodromurile mici, unde astfel de servicii nu sunt furnizate în prezent, pe care sunt operate aeronave cu mase maxime la decolare mici și pentru care sumele minime asigurate vor putea fi adaptate la prejudiciul potențial, sub plafonul minim de asigurare prevăzut în prezent de Legea nr. 190/2012.

Secțiunea a 3-a

Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1. Impactul macro-economic	<i>Nu este cazul.</i>
1 ¹ . Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	<i>Nu este cazul.</i>
2. Impactul asupra mediului de afaceri	<i>Nu este cazul.</i>
2 ¹ . Impactul asupra sarcinilor administrative	<i>Nu este cazul.</i>
2 ² . Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	<i>Nu este cazul.</i>
3. Impactul social	<i>Nu este cazul.</i>
4. Impactul asupra mediului	<i>Nu este cazul.</i>
5. Alte informații	<i>Nu au fost identificate</i>



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)

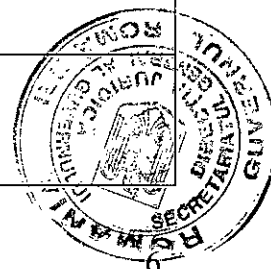
- mii lei -

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care: buget de stat, din acesta: (i) impozit pe profit (ii) impozit pe venit bugete locale: (i) impozit pe profit bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) contribuții de asigurări	-	-	-	-	-	-
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care: 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	-	-	-	-	-	-
3. Impact financiar, plus/ minus, din care: buget de stat bugete locale	<i>Nu este cazul.</i>					
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	<i>Nu este cazul.</i>					
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	<i>Nu este cazul.</i>					
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	<i>Nu este cazul.</i>					
7. Alte informații	<i>Nu este cazul</i>					



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

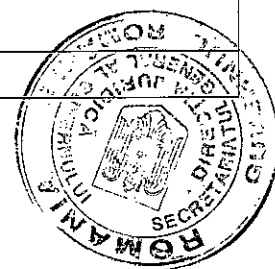
<p>1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor actului normativ:</p> <p>a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ;</p> <p>b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.</p>	<p><i>Nu este cazul.</i></p>
<p>1¹. Compatibilitatea actului normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice:</p> <p>a) impact legislativ - prevederi de modificare și completare a cadrului normativ în domeniul achizițiilor publice, prevederi derogatorii;</p> <p>b) norme cu impact la nivel operațional/ tehnic - sisteme electronice utilizate în desfășurarea procedurilor de achiziție publică, unități centralizate de achiziții publice, structură organizatorică internă a autorităților contractante.</p>	<p><i>Nu este cazul.</i></p>
<p>2. Conformitatea actului normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare.</p>	<p><i>Nu este cazul</i></p>
<p>3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare.</p>	<p><i>Nu este cazul.</i></p>
<p>4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene (trimiteri la doctrina juridică).</p>	<p><i>Nu este cazul.</i></p>
<p>5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente.</p>	<p><i>Nu este cazul.</i></p>
<p>6. Alte informații.</p>	<p><i>Nu au fost identificate.</i></p>





Secțiunea a 6-a

Consultările efectuate în vederea elaborării actului normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	<i>Au fost consultate Autoritatea de Supraveghere Financiară și Asociația Română a Operatorilor Privati din Aviație/AROPA. Au fost primite observații/propunerii/comentarii din partea Autorității de Supraveghere Financiară, care au fost preluate în proiectul de act normativ.</i>
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	<i>Nu este cazul.</i>
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 normativ	<i>Nu este cazul.</i>
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	<i>Nu este cazul.</i>
5. Informații privind avizarea de către: Consiliul Legislativ Consiliul Suprem de Apărare a Țării Consiliul Economic și Social Consiliul Concurenței Curtea de Conturi	Proiectul de act normativ a fost avizat de Consiliul Legislativ, prin avizul nr. 66/2022. Proiectul de act normativ nu necesită avize de la Consiliul Suprem de Apărare a Țării, Consiliul Economic și Social, Consiliul Concurenței și Curtea de Conturi.
6. Alte informații	<i>Nu au fost identificate.</i>



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege privind aprobarea Ordonanței Guvernului pentru modificarea Legii nr. 190/2012 privind răspunderea furnizorilor de servicii de trafic aerian, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.


PREMIER-MINISTRU

NICOLAE IONEL CIUCĂ
