NOTĂ DE FUNDAMENTARE

**Secțiunea 1.**

**Titlul proiectului de act normativ**

|  |
| --- |
| **ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ**  **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 *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),* denumit în continuare *Regulamentul*. |
| 2.2. Descrierea situației actuale | Conform *Regulamentului*, 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 *Regulamentului* nu sunt respectate.  *Regulamentul* 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 *Regulament,* 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 autoritatea competentă cu acordarea derogărilor și notificarea către Comisia Europeană a listei derogărilor autorizate și respinse. La nivelul Comisiei Europene urmează să se adopte, până la 1 septembrie 2024, orientări privind aplicarea acestor derogări.  În conformitate cu prevederile *Regulamentului*, 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 *Regulamentului*, 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 *Regulament*, 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 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 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/nealimentat, 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. 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 alin. (1) 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 „baza 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 aviaţiei 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 şi 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) şi d), stabilite prin legi, ordonanțe sau hotărâri ale Guvernului.   1. **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 exploatării, 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 şi 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) şi că operatorii economici pun la dispoziția ministerului, la cerere, datele care au fost utilizate pentru elaborarea informaților.  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 şi 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 Naţionale 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). |
| 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 (MEn), 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 ca, 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 şi 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 şi pentru modificarea şi 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, în calitate de autoritate competentă desemnată potrivit prevederilor art. 2 alin. (1) lit. a) din proiectul de act normativ acorda 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 realimentare cu combustibil prevăzute la art. 5 din *Regulament;*  - a obligațiilor de raportare prevăzute la art. 8 din *Regulament*.  Ministerul Energiei, în calitate de autoritate competentă desemnată potrivit prevederilor art. 2 alin. (1) lit. b) din proiectul de act normativ 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 şi acreditarea verificatorilor în temeiul Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European şi a Consiliului* să fie competente şi 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 şi pentru efectuarea verificărilor rapoartelor operatorilor de aeronave sub schema de reducere şi 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.  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 Agenției naționale de Administrare Fiscală și din cadrul organelor sale subordonate, la sesizarea Ministerului Energiei.  În acest fel s-ar evita și o creștere a poverii administrative în sarcina statului român, fiind prevăzute aceleași autorități competente pentru sancționarea furnizorilor de combustibil de aviație (și anume Ministerul Energiei și Agenția Națională de Administrare Fiscală) ca în cazul operatorilor economici care comercializează benzină, motorină și motorină destinată utilizării de către utilajele mobile nerutiere, inclusiv navele de navigație interioară, tractoarele agricole și forestiere și ambarcațiunile de agrement.  **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 a *Regulamentului (UE) 2023/2405*, evitându-se în acest fel declanșarea de către Comisia Europeană a unor proceduri de sancționare  Măsurile stabilite prin actul normativ trebuie implementate în regim de urgență astfel încât să se asigure predictibilitate si 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 *Regulamentului*, precum și în ceea ce privește autoritățile competente cărora aceștia li se pot adresa, inclusiv pentru a solicita derogările prevăzute de *Regulament*. În acest fel vor putea fi respectate și termenele stabilite pentru aplicarea dispozițiilor *Regulamentului* referitoare la (i) notificarea către Comisia Europeană a regimului de sancțiuni aplicat pentru nerespectarea unor prevederi ale *Regulamentului* (31.12.2024) și (ii) raportarea de către operatorii de aeronave și furnizorii de combustibil de aviație a informațiilor relevante prevăzute la art. 8 si 10 din *Regulament*, după verificarea corespunzătoare a acestor informații. |
| 2.4.Alte informații | *Nu este cazul.* |

**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 | *Nu este cazul.* |
| 3.2. Impactul social | *Nu este cazul.* |
| 3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului | *Nu este cazul.* |
| * 1. Impactul macroeconomic      1. Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici   Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat | *Nu este cazul.* |
| * 1. Impactul asupra mediului de afaceri | *Nu este cazul.* |
| * 1. Impactul asupra mediului înconjurător | *Prin punerea în aplicare a 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), 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****.* |
| 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](file:///C:\Users\user\sintact%204.0\cache\Legislatie\temp197918\00057056.htm) 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. | *Nu este cazul.* | | | | | |
| 4.8. Alte informații | *Veniturile provenite din amenzile prevăzute în prezentul proiect de ordonanță de urgență sunt venituri noi, care se fac venituri la bugetul de stat consolidat.*  *Prezentul proiect de ordonanță de urgență prevede că Ministerul Cercetării, Inovării și Digitalizării, Ministerul Energiei și Ministerul Finanțelor pun în aplicare politici de sprijin financiar pentru a sprijini proiecte de cercetare și inovare în domeniul SAF, producția de SAF sau proiecte care sprijină mecanisme ce permit reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali care au o valoare echivalentă cu veniturile provenite din amenzile prevăzute la art. 11 sau mai mare decât acestea.*  *În acest fel se are în vedere respectarea prevederilor din Regulament potrivit cărora:*  *- Statele membre depun eforturi pentru a se asigura că veniturile provenite din amenzi sau echivalentul în valoare financiară al acestor venituri se utilizează pentru a sprijini proiecte de cercetare și inovare în domeniul SAF, producția de SAF sau mecanisme care permit reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali.*  *- în cazul în care aceste venituri sunt alocate bugetului general al unui stat membru, se consideră că acesta respectă dispozițiile de mai sus dacă pune în aplicare politici de sprijin financiar pentru a sprijini proiecte de cercetare și inovare în domeniul SAF, producția de SAF sau proiecte care sprijină mecanisme ce permit reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali, care au o valoare echivalentă cu veniturile provenite din amenzi sau mai mare decât acestea.* | | | | | |

**Secțiunea 5.**

**Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare**

|  |  |
| --- | --- |
| 5.1.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 actului normativ;  b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții. | *Nu este cazul.* |
| 5.2.Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice  a)descrierea impactului legislativ  b)prezentarea normelor cu impact la nivel operațional/tehnic | *Nu este cazul.* |
| 5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE). |  |
| 5.3.1. Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE  a)tipul, titlul, numărul și data directivei UE ale cărei cerințe sunt transpuse de proiectul de act normativ;  b)obiectivele directivei UE;  c)tipul de transpunere a directivei UE în cauză  d)termenele-limită pentru transpunerea directivelor UE vizate | *Nu este cazul.* |
| 5.3.2. Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative ale UE.  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. | *Proiectul de act normativ asigură cadrul instituțional și măsurile 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).* |
| 5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene | *Nu este cazul.* |
| 5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate | *Nu este cazul.* |
| 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 normativ | *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 | *Este necesar avizul Consiliului Legislativ.* |
| 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 | *Proiectul de act normativ a fost publicat pe pagina de web a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în data de….. 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.*  *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.*  *Proiectul a îndeplinit procedura prevăzută de Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată.* |
| 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 | *Nu este cazul.* |
| 7.3. Alte informații | *Nu au fost identificate* |

**Secțiunea 8.**

**Măsuri privind implementarea, monitorizarea și evaluarea actului normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 8.1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ | *Măsurile de punere în aplicare vor fi îndeplinite de instituțiile existente.* |
| 8.2. Alte informații | *Nu au fost identificate.* |

Pentru considerentele de mai sus, am elaborat proiectul de *Ordonanță de urgență 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)*, care, în forma prezentată, a fost avizat de ministerele interesate și pe care îl supunem spre aprobare.

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII**

**SORIN MIHAI GRINDEANU**

**AVIZĂM FAVORABIL:**

**VICEPRIM-MINISTRU**

**MARIAN NEACȘU**

**MINISTRUL ENERGIEI**

**SEBASTIAN - IOAN BURDUJA**

**MINISTRUL MEDIULUI, APELOR ȘI PĂDURILOR**

**MIRCEA FECHET**

**MINISTRUL FINANŢELOR**

**M**[**ARCEL - IOAN BOLOȘ**](https://gov.ro/ro/guvernul/cabinetul-de-ministri/ministrul-finantelor1687421629)

**MINISTRUL ECONOMIEI, ANTREPRENORIATULUI ȘI TURISMULUI**

**ȘTEFAN-RADU OPREA**

**MINISTRUL CERCETĂRII, CERCETĂRII ȘI DIGITALIZĂRII**

**BOGDAN-GRUIA IVAN**

**MINISTRUL AFACERILOR EXTERNE**

**LUMINIȚA – TEODORA ODOBESCU**

**MINISTRUL JUSTIŢIEI**

[**ALINA - ȘTEFANIA GORGHIU**](https://gov.ro/ro/guvernul/cabinetul-de-ministri/ministrul-justitiei1687421721)