

# NOTĂ DE FUNDAMENTARE

<b>1-Titulul proiectului de act normativ</b>	
<b>Hotărâre a Guvernului pentru implementarea sistemului de transmitere a datelor despre pasageri în aeroporturi</b>	
<b>2. Motivul emiterii actului normativ</b>	
2.1.Descrierea situației actuale	<p>La data de 06 august 2004 a fost publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene Directiva Consiliului 2004/82/CE din 29 aprilie 2004 privind obligația transportatorilor de a comunica datele despre pasageri. Directiva este obligatorie pentru toate statele membre, data pentru transpunere în legislațiile naționale fiind stipulată în art.7 alin.(1), respectiv cel târziu până la 5 septembrie 2006, pentru țara noastră acest termen fiind 01.01.2007, data aderării la Uniunea Europeană. Transpunerea documentului comunitar în legislația română a fost realizată prin adoptarea Ordonanței Guvernului nr.34/2006 privind obligația transportatorilor aerieni de a comunica date despre pasageri, act normativ care stabilește obligația transmiterii de către transportatorii aerieni a datelor despre pasagerii pe care urmează să îi transporte către un punct de trecere a frontierei române. Adoptarea cadrului normativ general nu este însă o măsură suficientă pentru a se constata îndeplinirea obligației de transpunere, fiind necesar a se da o eficiență practică prevederilor Directivei 2004/82/CE, respectiv O.G. nr.34/2006, aspect care constituie scopul prezentului proiect de act normativ.</p> <p>Directiva stabilește obligația statelor membre de a impune operatorilor de transport să transmită înainte de terminarea formalităților de îmbarcare (check-in), anumite informații despre pasageri (seria, numărul și tipul documentului de călătorie utilizat, cetățenia, numele și prenumele, data nașterii, punctul de trecere a frontierei unde urmează să sosească mijlocul de transport, codul transportului, ora plecării și ora sosirii, numărul total de pasageri, punctul inițial de îmbarcare) către punctul de trecere a frontierei de la destinație aflat pe teritoriul unuia dintre statele membre.</p> <p>Realizarea condițiilor tehnice necesare funcționării sistemului de transmitere a datelor despre pasageri în aeroporturi reprezintă un obiectiv ce urmează a fi verificat în procesul de evaluare Schengen pe domeniul controlului frontierelor.</p> <p>În ceea ce privește implementarea tehnică a acestei măsuri prevăzute în Planul de Acțiune Schengen, au fost întreprinse o serie de demersuri, după cum urmează:</p> <p>Inspectoratul General al Poliției de Frontieră a pus la dispoziția transportatorilor aerieni o modalitate de transmitere a datelor într-un format unic definit și în mod securizat, aspect concretizat prin asigurarea unei căi de comunicație, cât și a unei posibilități de comunicare în situația de avarie a căii principale, ambele fiind căi securizate. Totodată, la nivelul acestei instituții, în conformitate cu prevederile art.5 din O.G.nr.34/2006, au fost</p>

elaborate și ulterior transmise la companiile aeriene Protocolul și Metodologia de acces (în care au fost prezentate funcționalitățile aplicației), dar dintre toate companiile aeriene care operează în prezent în România, doar 4 din cele peste 100 au semnat protocolul, restul refuzând soluția tehnică propusă și semnarea Protocolului, invocându-se motive de incompatibilitate tehnică cu sistemele proprii de operare (nerespectarea de către aplicația propusă a standardului UN/EDIFACT/PAXLIST) și probleme de securitate.

Pentru deblocarea situației existente, generate de refuzul companiilor aeriene de a adopta soluția propusă de Inspectoratul General al Poliției de Frontieră, au fost purtate discuții cu companiile aeriene, prin reprezentanții IATA România (International Air Transport Association), ARCA (Asociația Reprezentanților Companiilor Aeriene din România) și ministerului de resort, concluziile rezultate fiind că toate companiile agreează transmiterea datelor conform standardului UN/EDIFACT/PAXLIST. În acest sens, în cadrul discuțiilor s-a subliniat faptul că neutilizarea standardelor internaționale duce la creșterea costurilor transportatorilor aerieni, creștere reflectată în costul biletelor, fapt pentru care la nivel IATA, s-a apreciat că implementarea sistemului trebuie suportată de fiecare stat în parte, avându-se în vedere faptul că acest sistem servește la îmbunătățirea securității și a integrității frontierelor naționale, fapt care nu aduce beneficii operaționale transportatorilor aerieni sau pasagerilor. Menționăm faptul că acest standard este utilizat de către Aviația Civilă și aplicat de statele europene în care s-au implementat sisteme de informații despre pasageri sau care au în curs de implementare astfel de sisteme (Spania, Marea Britanie, Italia, Olanda, Franța, Germania, Finlanda). Totodată, acest standard privind formatul de transmitere a datelor, a fost unanim recunoscut în cadrul celei de-a 13-a întâlnire a Grupului de lucru al Conferinței Europene a Aviației Civile, desfășurată în perioada 27-28 martie 2006, fiind recomandat ca principiu pentru statele membre care vor implementa sistemul de comunicare în avans a datelor despre pasageri conform standardului ICAO (Organizația Internațională a Aviației Civile).

Pornind de la experiențele similare din state membre UE, care au implementat astfel de sisteme, prin finanțare guvernamentală, prin care se achiziționează unele produse și servicii aparținând unor societăți internaționale care dețin infrastructura de comunicații ce asigură schimbul de informații între toate companiile aeriene, adoptarea acestei soluții prezintă următoarele avantaje:

- Poliția de Frontieră Română ar primi datele într-un format accesibil, incluzând, în funcție de pachetul ales, posibilitatea dezvoltării sistemului cu module de analiză de risc performante, module de tracking al bagajelor sau va exista posibilitatea includerii ulterioare în aceste liste a datelor din sistemele de rezervare (PNR-Passenger Name Record) ale companiilor de transport aerian (posibilitate care va trebui exploatată în viitorul apropiat, în condițiile în care la nivel european se intenționează a se adopta măsuri privind includerea în listele de pasageri a datelor prelucrate din sistemele de rezervare –PNR–, iar această cerință va putea fi implementată prin adăugarea ulterioară a unui modul suplimentar pe care aceste societăți internaționale de telecomunicații îl au deja dezvoltat).

- nu presupune implicarea resurselor umane și materiale proprii pentru uniformizarea datelor, în condițiile în care acestea vor fi primite într-un

	<p>format unitar;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- perioada de implementare este scurtă, ceea ce va determina încadrarea în termen pentru evaluările Schengen ce urmează a se desfășura;</li> <li>- toate companiile aeriene (inclusiv cele low-cost și charter) agreează soluția;</li> <li>- se evită producerea efectelor negative care ar decurge din varianta recuperării cheltuielilor bugetare de la pasageri prin suplimentarea taxei de securitate aferentă costului biletelor, efecte negative ce constau în impunerea și perceperea unei taxe de la pasager pe care acesta nu este dator să o plătească întrucât nu-i conferă nici un beneficiu, iar în al doilea rând crearea unui mediu concurențial defavorabil pentru companiile de transport aerian care operează în România.</li> </ul> <p>Neadoptarea soluției de finanțare centralizată pentru încheierea unui contract cu un furnizor de servicii care să pună la dispoziția Poliției de Frontieră datele transmise de companiile de transport aerian care operează în România, ar genera următoarele dezavantaje:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- cheltuielile financiare vor fi mai mari, pentru angajarea sau externalizarea sarcinii de a uniformiza datele din punctul de vedere al formatului și al conectivității, pentru prelucrările ulterioare de la nivelul Poliției de Frontieră Române, în condițiile în care datele care vor fi puse la dispoziție nu vor respecta un format unic de transmisie (în prezent, în România operează peste 100 de companii, fiecare având implementate soluții tehnice diferite), ceea ce va necesita măsuri suplimentare de filtrare și conversie a datelor primite de la companiile aeriene.</li> <li>- va crește timpul de implementare a acestei măsuri, ceea ce ar compromite procesul de aderare la spațiul Schengen și va crea posibilitatea declanșării procedurii de infringement din partea Comisiei Europene, având drept consecință sancționarea financiară a României.</li> </ul> <p>În final, trebuie menționat că operaționalizarea acestui sistem este necesară și pentru că utilizarea acestor date va contribui în mod esențial atât la îmbunătățirea capacității de control privind trecerea frontierei române (privită ca frontieră externă a Uniunii Europene), cât și la întărirea ordinii publice și securității naționale, în condițiile în care aceste date pot fi consultate, conform art.9 din O.G.nr.34/2006 și de alte instituții cu competențe în aceste domenii, pentru realizarea atribuțiilor proprii.</p>
2.2.Schimbări preconizate	<p>Având în vedere necesitatea operaționalizării sistemului de transmitere a datelor despre pasageri în aeroporturi, a fost elaborat prezentul proiect de act normativ prin care se propune a se aloca sumele de bani necesare pentru achiziționarea de produse și servicii, astfel încât acesta să devină funcțional prin comunicarea către Poliția de Frontieră a datelor într-un format unic agreeat de UE, inclusiv a datelor de la cursele low-cost și charter, aspect care va deschide posibilitatea ca pe viitor să se completeze soluția inclusiv cu module de analiză de risc, informații din sistemele de rezervare (PNR-Passenger Name Record), trackingul bagajelor, etc.</p> <p>Achiziția se intenționează a fi realizată în conformitate cu prevederile O.U.G. nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii, cu modificările și completările ulterioare, prin fonduri care vor fi alocate de la bugetul de stat.</p>

	<p>Pentru realizarea măsurilor tehnice necesare punerii în funcțiune a sistemului de informații despre pasageri se propune alocarea sumei de 22.330 mii lei pentru perioada iulie 2009 – iulie 2013 de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Administrației și Internelor.</p> <p>Estimarea sumelor necesare achiziționării serviciilor și produselor în discuție s-a făcut pentru atribuirea unor contracte de servicii aferente fiecărui an bugetar, pe o perioadă de 5 (cinci) ani, avându-se în vedere prețurile practicate de operatorii economici pe piața internă și internațională, ajungându-se la o valoare estimată de 90.000 euro/lună fără TVA, calculul sumei finale fiind realizat pornind de la această sumă lunară, la care s-au adăugat indicii de inflație anticipată pentru anii 2009-2013 și cota TVA aplicabilă în România de 19%.</p>					
2.3. Alte informații	Nu este cazul					
<b>3. Impactul socioeconomic al proiectului de act normativ</b>						
3.1. Impact macroeconomic	Nu este cazul					
3.2. Impactul asupra mediului de afaceri	Nu este cazul					
3.3. Impactul social	Nu este cazul					
3.4. Impactul asupra mediului	Nu este cazul					
3.5. Alte informații	Nu este cazul					
<b>4. Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (5 ani)</b>						
mii lei						
Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
1	2	3	4	5	6	7
	2009	2010	2011	2012	2013	
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	-	-	-	-	-	-
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	- 2.620 - -	- 5.430 - -	- 5.600 - -	- 5.740 - -	- 2.940 - -	- 4.466 - -

(ii) bunuri și servicii						
3. Impact financiar, plus/minus, din care: a) buget de stat b) bugete locale	2.620	5.430	5.600	5.740	2.940	4.466
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	-	-	-	-	-	-
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	-	-	-	-	-	-
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						
7-Alte informații	Nu este cazul					
<b>5. Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare</b>						
5.1. Proiecte de acte normative suplimentare	Nu este cazul					
5.2. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în materie	Prin proiectul de act normativ se intenționează ca sistemul de informații prevăzut de O.G. nr. 34/2006 (act normativ care transpune Directiva Consiliului 2004/82/CE din 29 aprilie 2004 privind obligația transportatorilor de a comunica datele despre pasageri) să devină funcțional.					
5.3. Decizii ale Curții Europene de Justiție și alte documente	Nu este cazul					
5.4. Evaluarea conformității	Nu este cazul					
Directiva Consiliului 2004/82/CE din 29 aprilie 2004 privind obligația transportatorilor de a comunica datele despre pasageri	Se conformează.			Proiectul de act normativ este necesar pentru a se asigura eficiența practică a prevederilor Directivei 2004/82/CE a Consiliului		
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Nu este cazul					
6. Alte informații						
<b>6. Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ</b>						
În forma prezentată proiectul de act normativ a fost însușit de toate instituțiile interesate.						
<b>7. Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ</b>						
Precizăm că proiectul de act normativ a fost supus dezbaterii publice, potrivit procedurii instituite de Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică.						
8. Măsuri de implementare.						
Nu este cazul.						

În forma prezentată, proiectul de act normativ a fost însușit de toate instituțiile interesate.

**MINISTRUL INTERIMAR AL ADMINISTRAȚIEI  
ȘI INTERNELOR**

**VICEPRIM - MINISTRU  
DAN NICA**

**AVIZĂM FAVORABIL :**

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI  
INFRASTRUCTURII**

**Radu BERCEANU**

**MINISTRUL FINANȚELOR PUBLICE**

**Gheorghe POGEA**

**AUTORITATEA NAȚIONALĂ PENTRU REGLEMENTAREA  
ȘI MONITORIZAREA ACHIZIȚIILOR PUBLICE**

**Cristina TRĂILĂ**

**MINISTRUL JUSTIȚIEI ȘI LIBERTĂȚILOR CETĂȚENEȘTI**

**Cătălin Marian PREDOIU**