

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul Ordinului viceprim-ministrului, ministrului infrastructurii și dezvoltării regionale cu privire la aprobarea Reglementărilor aeronautice civile privind instituirea primului proiect comun care sprijină punerea în aplicare a Planului general european de management al traficului aerian și schimbul inițial de informații privind traiectoria în cadrul primului proiect comun

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ

Proiectul Ordinului viceprim-ministrului, ministrului infrastructurii și dezvoltării regionale cu privire la aprobarea *Reglementărilor aeronautice civile privind instituirea primului proiect comun care sprijină punerea în aplicare a Planului general european de management al traficului aerian și schimbul inițial de informații privind traiectoria în cadrul primului proiect comun* a fost elaborat de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR) cu suportul Autorității Aeronautice Civile (AAC).

2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ

2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ

Proiectul de Ordin este elaborat în *scopul* armonizării cadrului normativ național cu standardele Uniunii Europene, obligativitatea racordării cadrului normativ național cu acquis-ul comunitar pe domeniul aviației civile conform Anexei III al Acordului privind spațiul aerian comun între Uniunea Europeană și statele sale membre și Republica Moldova (*în continuare ASAC*), semnat la Bruxelles la data de 26.06.2012, ratificat prin Legea nr. 292/2012.

Necesitatea transpunerii derivă din prevederile Anexei III la ASAC, Capitolul B „Managementul Traficului Aerian”, Planul național de reglementări pentru anul 2025, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 841/2024, acțiunea nr. 261 și respectiv, Programul Național de Aderare a Republicii Moldova la UE (PNA) 2025- 2029, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 306/2025, CLUSTER 4. AGENDA VERDE ȘI CONECTIVITATE SUSTENABILĂ, Capitolul 14 „POLITICA DE TRANSPORT”, „Transport aerian”, Anexa A, acțiunea nr. 226.

Scopul prezentului proiect este *asigurarea alinierii parțiale* la **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/116 al Comisiei din 1 februarie 2021** privind instituirea primului proiect comun care sprijină punerea în aplicare a Planului general european de management al traficului aerian prevăzut în Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului, de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 409/2013 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 716/2014 al Comisiei, **CELEX: 32021R0116**, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L 036, din 2 februarie 2021 (Text cu relevanță pentru SEE).

Totodată, Reglementările aeronautice civile în cauză asigură alinierea la **Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1663 a Comisiei din 12 iunie 2024** privind schimbul inițial de informații privind traiectoria în cadrul primului proiect comun instituit prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/116. **CELEX: 32024D1663**, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L din 14 iunie 2024.

2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative

Semnarea la Bruxelles la 26 iunie 2012 a ASAC, Republica Moldova și-a asumat obligația de a ajusta cadrul normativ național în domeniul aviației civile la cel european prin implementarea actelor normative europene stabilite în Anexa III, incluzând și alinierea la conceptul unui spațiu aerian operativ și integrat precum „Cerul unic european”. Acest lucru a devenit și mai important în contextul în care Republica Moldova a devenit stat candidat pentru aderarea la UE, statut confirmat de către Consiliul European la 23 iunie 2022.

În acest sens, pentru realizarea obligației statutului asumat prin ASAC, este necesară transpunerea în cadrul normativ național a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2021/116 și a Deciziei de punere în aplicare (UE) 2024/1663 a Comisiei din 12 iunie 2024, fiind necesare aplicarea metodelor și tehnologiilor conforme cu cele europene pentru a evita blocaje în interoperabilitate

Temei special pentru prezentul proiect este prevăzut conform art. 40 alin. (1) și (2) din Capitolul IX Managementul traficului aerian și serviciile de navigație aeriană din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017, prevăd că serviciile de navigație aeriană (ANS) și funcțiile de management al traficului aerian (ATM) în spațiul aerian național al Republicii Moldova sunt asigurate/prestate de furnizori certificați de AAC.

Guvernul aprobă condițiile privind certificarea serviciilor ANS/ATM, fapt realizat deja prin Hotărârea Guvernului nr. 119/2023 cu privire la aprobarea Regulamentului privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative pentru furnizorii de management al traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană prin care au fost stabilite normele de bază și cerințele esențiale necesare de a fi implementate și respectate în domeniul ATM/ANS.

Potrivit art. 5 din Codul aerian nr. 301/2017, ministerului îi revine dreptul de a aproba reglementări aeronautice civile: acte tehnico-normative în domeniul aviației civile în scopul aplicării cadrului normativ național și al implementării reglementărilor internaționale, care conține norme specifice, standarde, cerințe și proceduri și este executoriu pentru persoanele fizice și juridice care activează în domeniul aviației civile.

De asemenea, în baza dispozițiilor art. 76 din Legea nr. 100/2017 care stabilesc reexaminarea în vederea actualizării actelor normative, pentru evaluarea compatibilității cu alte acte normative în vigoare la momentul reexaminării, precum și cu reglementările legislației UE, în conformitate cu angajamentele internaționale ale Republicii Moldova.

Actualmente nu există acte tehnico-normative în domeniul aviației civile care să conțină norme privind instituirea primului proiect comun care sprijină punerea în aplicare a Planului general european de management al traficului aerian, precum și privind schimbul inițial de informații privind traiectoria în cadrul primului proiect comun instituit prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/116 și are ca scop principal armonizarea și îmbunătățirea siguranței, eficienței și interoperabilității în spațiul aerian european.

Situația curentă a Republicii Moldova **determină soluționarea unor probleme** vizate de:

- *Lipsa unor standarde comune:* Republica Moldova nu face parte din spațiul aerian al UE, însă are nevoie de metode și tehnologii conforme cu cele europene pentru a evita blocaje în interoperabilitate.
- *Modernizarea infrastructurii de navigație:* Sistemele existente pot fi insuficiente sau învechite pentru a asigura un nivel ridicat de siguranță și eficiență conform noilor standarde europene.
- *Necesitatea de a asigura siguranța și eficiența traficului aerian în condițiile creșterii volumului de trafic,* inclusiv pentru transportul de mărfuri și pasageri, precum și pentru operațiunile speciale.
- *Tergiversarea la integrarea și adaptarea la noile tehnologii moderne.* Probleme legate de utilizarea limitată a sistemelor GPS, DME etc., și necesitatea de actualizare pentru compatibilitate.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Cerul unic european („SES”) vizează modernizarea managementului traficului aerian european („ATM”) prin îmbunătățirea siguranței și a eficienței acestuia. Acesta contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră. Proiectul de cercetare și dezvoltare a managementului traficului aerian din cadrul cerului unic european („SESAR”) constituie pilonul tehnologic al SES.

Modernizarea ar trebui să fie orientată către realizarea viziunii Planului general european ATM privind un cer european digital. Modernizarea eficace a ATM necesită implementarea în timp util a unor funcționalități ATM inovatoare. Aceste funcționalități ar trebui să se bazeze pe tehnologii care sporesc nivelurile de automatizare, partajarea datelor în condiții de securitate cibernetică și conectivitatea în ATM.

De asemenea, aceste tehnologii ar trebui să sporească nivelurile de virtualizare a infrastructurii ATM europene și a furnizării de servicii de trafic aerian în toate tipurile de spațiu aerian.

Proiectul urmărește realizarea următoarelor obiective:

- Îmbunătățirea nivelului de siguranță și securitate aeronautică;
- Creșterea interoperabilității și compatibilității cu standardele și tehnologiile din UE;
- Reducerea riscurilor de navigație și operațiuni în condiții meteorologice dificile;
- Optimizarea rutelor și a managementului traficului pentru a reduce costurile și timpul de zbor;
- Adoptarea tehnologiilor moderne de navigație și management al traficului aerian;
- Asigurarea conformității și posibilitatea de integrare în spațiul aerian european în viitor.

Proiectul prevede următoarele norme:

• ***Stabilirea funcționalităților ATM.*** Proiectele comune ar trebui să includă numai funcționalități ATM care sunt pregătite pentru implementare, care necesită o implementare sincronizată și care contribuie în mod semnificativ la atingerea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii Europene. La fel, proiectele comune sunt implementate prin intermediul unor proiecte coordonate de către organismul care gestionează punerea în practică, în conformitate cu programul de punere în practică.

Primul proiect comun autorizează implementarea ***celor șase funcționalități ATM*** ale proiectului comun pilot, bazat pe criteriile contribuției la realizarea modificărilor operaționale esențiale prevăzute în Planul general european ATM, maturității și necesității unei implementări sincronizate, fiind următoarele:

1. gestionarea extinsă a sosirilor și AMAN/DMAN integrată în regiunile de control terminal cu densitate mare (AF1);
2. integrarea și capacitatea aeroporturilor (AF2);
3. managementul flexibil al spațiului aerian și spațiul aerian cu rute libere (AF3);
4. managementul prin colaborare al rețelei (AF4);
5. managementul informațiilor la nivel de sistem (AF5);
6. schimbul inițial de informații privind traiectoria (AF6)

Funcționalitățile AF1, AF2 și unele subfuncționalități AF4 din proiectul comun *nu sunt aplicabile pentru părțile interesate operaționale din Republica Moldova.*

Funcționalitatea ATM privind schimbul inițial de informații privind traiectoria (AF6) din primul proiect comun instituit prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/116 *este considerată pregătită de implementare și trebuie implementată până la 31 decembrie 2027.*

Totodată, părțile operaționale vizate din Republica Moldova va fi necesar pentru *perioadele de referință 2026-2029, și după caz 2023-2034 să planifice în planurile de dezvoltare strategice și de*

performanță, investițiile necesare pentru a asigura implementarea funcționalităților (AF3), (AF4), (AF5), (AF6) și punerea în aplicare a procedurilor operaționale.

Primul proiect comun („CP1”) este instituit pentru a sprijini punerea în aplicare a Planului general european de management al traficului aerian („ATM”).

Proiectul *include o Anexă* și prevede următoarele:

1. AF 1: GESTIONAREA EXTINSĂ A SOSIRILOR ȘI GESTIONAREA INTEGRATĂ A SOSIRILOR/PLECĂRIILOR - Funcționalitate neaplicabilă pentru părțile din Republica Moldova.

Se referă la gestionarea extinsă a sosirilor și a plecărilor în regiuni cu densitate mare, însă nu este relevantă pentru părțile interesate din Moldova.

2. AF 2: INTEGRAREA ȘI CAPACITATEA AEROPORTURILOR. De asemenea, nu este aplicabilă pentru Moldova. Se referă la integrarea capacităților aeroporturilor în gestionarea traficului aerian, dar specificitatea nu include Moldova.

3. AF 3: MANAGEMENTUL FLEXIBIL AL SPAȚIULUI AERIAN ȘI SPAȚIULUI CU RUTE LIBERE. Prezintă sistemele și procesele pentru gestionarea flexibilă a spațiului aerian, cu componente esențiale:

- *Management dinamic al spațiului aerian (ASM):* permite modificări și adaptări ale spațiului aerian în funcție de cerere, pentru a crea un spațiu aerian integral, dinamic și optimizat, inclusiv gestionarea configurărilor și scenariilor dinamicii traficului (rețea, sectoare, zone restricționate sau segregate temporar).
- *Proceduri și procese pentru gestionarea dinamică:* inclusiv zone cu profil variabil, zone restricționate și segregate temporar, pentru a răspunde solicitărilor diverse ale operatorilor.
- *Compatibilitatea* cu toți utilizatorii: civil și militar, inclusiv gestionarea în comun a spațiului aerian transfrontalier, asigurând coordonarea între toate părțile implicate.
- *Cerințe de sistem și interoperabilitate.* Se impune flexibilitatea activării și dezactivării rezervărilor de spațiu aerian, precum și posibilitatea adaptării configurației sectoarelor pentru optimizare.
- *Coordonarea și schimbul de informații.* Deciziile trebuie să fie luate în cooperare cu toate părțile interesate, inclusiv în context transfrontalier și civil-militar. Informațiile despre statutul spațiului aerian și rezervări trebuie să fie actualizate și accesibile pentru a permite planificarea zborurilor și gestionarea fluxurilor aeriene eficiente.

4. AF 4: MANAGEMENTUL PRIN COLABORARE AL REȚELEI. Prevede interconectarea și colaborarea rețelei ATM european, prin schimb de informații actualizate despre zboruri și fluxuri, pentru a optimiza gestionarea traficului aerian și a reduce constrângerile asupra traseelor 4D.

Implementarea va avea loc în Republica Moldova, în contextul rețelei EATMN (Rețeaua europeană de management al traficului aerian), până la data de 31 decembrie 2029.

5. AF 5: MANAGEMENTUL INFORMAȚIILOR LA NIVEL DE SISTEM. Prevede dezvoltarea și implementarea unei infrastructuri de schimb de informații (Gestionarea Sistemului de Informații cuprinzător și interoperabil - System Wide Information Management, SWIM) pentru sistemul ATM, pentru a facilita comunicarea interoperabilă, sigură și eficientă între toate părțile interesate (operatori ATM, autorități, meteorologi, etc.).

6. AF6: SCHIMBUL ÎNȚĂL DE INFORMAȚII PRIVIND TRAIECTORIA: Facilitarea schimbului inițial automat de informații despre traiectorie între aeronave și sisteme ATM pentru a sprijini operațiunile bazate pe traiectorie și a îmbunătăți precizia și siguranța managementului zborurilor.

Drept urmare, Anexa stabilește cadrul tehnic, operațional și de schimb de informații pentru gestionarea spațiului aerian într-un mod flexibil, dinamic și interoperabil, cu accent pe coordonarea transfrontalieră și civil-militară, pentru a sprijini obiectivele de eficiență și performanță ale managementului traficului aerian european.

În concluzie: Republica Moldova, pentru a fi compatibilă cu aceste cerințe, trebuie să modernizeze infrastructura de navigație, să implementeze tehnologii moderne și să adapteze reglementările interne, astfel încât să asigure o navigație sigură, eficientă și interoperabilă cu standardele din UE.

3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare

În cadrul normativ național nu este transpus actualmente un șir de regulamente europene precum Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/116 și Deciziei de punere în aplicare (UE) 2024/1663.

Acest proces a devenit și mai important în contextul în care Republica Moldova a devenit stat-candidat pentru aderarea la UE. Astfel, procesul de transpunere a acquis-ului european, inclusiv în domeniul aviației civile, trebuie să fie unul cât se poate mai aproape și cât se poate mai rapid posibil.

În acest sens, pentru realizarea obligației statutului asumat prin ASAC, sunt necesare transpunerea în cadrul normativ național a Regulamentelor enunțate.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Impactul asupra sectorului public va fi determinată de îmbunătățirea siguranței și eficienței traficului aerian, prin gestionarea mai precisă și mai sigură a traficului, reducând riscul de erori și incidente, dar și prin creșterea responsabilității pentru gestionarea și securizarea datelor sensibile și critice, ce implică investiții în modernizarea infrastructurii.

Totodată, implementarea prevederilor în cauză va facilita optimizarea resurselor infrastructurii și personalului, prin automatizarea și interoperabilitatea sistemelor ce vor reduce sarcinile administrative și de control pentru controlorii de trafic, precum și alocarea mai eficientă a personalului și a resurselor în funcție de datele actualizate.

Proiectul nu are efecte asupra funcționalității administrației publice în implementarea politicilor publice și a cadrului normativ, atât cel existent, cât și cel din opțiunea propusă. Totodată, proiectul nu implică necesități de reformă și de restructurări instituționale.

În concluzie, impactul major asupra sectorului public constă în modernizarea infrastructurii, creșterea siguranței și sustenabilității operării sistemului de trafic aerian, dar și în provocări legate de investiții, securitate și coordonare la nivel național și european.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Primul proiect comun („CP1”) este instituit pentru a sprijini punerea în aplicare a Planului general european de management al traficului aerian („ATM”).

Proiectele comune elaborate sunt în concordanță cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii Europene și contribuie la acestea, fiind bazate pe o analiză cost-beneficiu, cu demonstrarea că perspectivele comerciale pentru EATMN sunt pozitive și identifică orice potențial impact negativ, la nivel local sau regional, pentru fiecare categorie dată de părți interesate operaționale, cu luarea în calcul a elementelor relevante ale punerii în practică precizate în planul strategic al rețelei și în planul de administrare a rețelei ale administratorului de rețea, demonstrând o performanță de mediu îmbunătățită.

Implementarea prezentului proiect implică pe parcurs impact financiar în investirea în echipamente de infrastructură și formare pentru a respecta noile cerințe, ceea ce poate crește costurile operaționale pe termen scurt.

Creșterea volumului și importanței datelor transmise implică riscuri de securitate cibernetică, ceea ce necesită investiții suplimentare în securizarea sistemelor și în conformitate cu reglementările legale, va accelera cheltuielile pentru supraveghere, management și securitate a datelor, precum și pentru întreținerea sistemelor modernizate.

Totodată, va fi necesar alocarea resurselor financiare pentru instruirea personalului în utilizarea noilor tehnologii și pentru gestionarea infrastructurii digitale.

Astfel, se impune alocarea surselor financiare precum:

- **Costurile tehnologice**, investiții în echipamente aeronautice, infrastructură sistem ATM (serve, platforme de management, software de gestionare și prelucrare a datelor), sisteme de comunicații (asigurare legătură de date), instrumente pentru securizarea datelor și autentificare, sisteme de afișaj și control pentru ATC, sistemele informatice pentru stocarea, protejarea și gestionarea evidențelor digitale. Costuri pentru infrastructură, tehnologie.

Conform raportului Eurocontrol 'Cost-Benefit Analysis of ATM Modernization' (2023) investițiile în infrastructură și echipamente pentru modernizarea ATM în Europa se ridică la aproximativ 1-3 milioane de euro per aeroport sau centru ATM, cu costuri anuale de operare și mentenanță de circa 100.000-500.000 euro, în funcție de dimensiunea și nivelul de tehnologie implementat. La nivel european, estimările privind costurile de implementare a tehnologiilor ADS-C și a infrastructurii ATM moderne, conform informației prezentate de rapoartele Eurocontrol și SESAR, evidențiază investiții de ordinul a câtorva milioane de euro pentru modernizarea infrastructurii aeronautice europene.

Unele estimări referitoare la costurile și implementarea tehnologiilor în domeniul ATM și al modernizării sistemelor aeronautice în statele membre UE sunt redată în Tabelul de mai jos, fiind cu caracter general.

Elemente	Descriere	Cost estimativ (EUR)	Precizări
Echipamente aeronautice	Echiparea aeronavelor cu ADS-C EPP,	10.000 – 50.000 per aeronavă	Costuri variabile în funcție de tipul și numărul de aeronave echipate

	hardware pentru transmisiuni automate		
Infrastructură sistem ATM	Servere, platforme de management, software de gestionare și prelucrare a datelor	200.000 – 1.000.000+	Adepti de mărimea și complexitatea infrastructurii, soluții cloud sau on-premise
Sisteme de comunicații (asigurare legătură de date)	Rețele, link-uri de comunicație (VHF, HF, satelit, IP)	150.000 – 500.000+	În funcție de extinderea și tehnologia adoptată; upgrade pentru compatibilitate cu standardele noi
Sisteme de securitate și PKI	Instrumente pentru securizarea datelor și autentificare	50.000 – 150.000	Implementare de certificare digitală, criptare și management al cheilor
Sisteme de afișaj și control pentru ATC	Terminale, afișaje pentru traiectorii și alerte	100.000 – 300.000	Necesare pentru afișarea datelor de traiectorie și monitorizare

- **Costurile pentru personal.** Angajarea sau instruirea personalului specializat în gestionarea, monitorizarea și asigurarea protecției și păstrării evidențelor împotriva deteriorării, alterării sau furtului, conform noilor cerințe (*datele sunt urmare unei analize la costurile estimate în UE*).

Categoria	Activitate / Responsabilitate	Estimare anuală EUR per persoană	Precizări
Ingineri și tehnicieni	Instalare, configurare, mentenanță, upgrade hardware și software	15.000 – 30.000	În funcție de nivelul de specializare și numărul de personal necesar
Specialiști în securitate cibernetică	Securizarea datelor, gestionarea PKI, prevenirea atacurilor cibernetice	20.000 – 40.000	Financiar în funcție de complexitatea infrastructurii
Operatori și controlori	Monitorizare, interpretare date, gestionare situații de urgență	12.000 – 25.000	Pentru personalul de la sol și de la controlul traficului aerian
Manageri/proiect manageri	Coordonare proiect, planificare, implementare și evaluare	25.000 – 60.000	Conform nivelului de responsabilitate și experiență

În concluzie: Implementarea acestor funcționalități presupune costuri inițiale importante pentru infrastructură, tehnologie și formare, dar și cheltuieli continue pentru mentenanță și securitate. Totuși,

beneficiile financiare pe termen lung includ reducerea costurilor operaționale, economii de combustibil și emisii, precum și potențialul de creștere a veniturilor prin servicii inovatoare și tehnologii noi. Reducerea costurilor operaționale și creșterea eficienței pot compensa investițiile în timp, aducând beneficii financiare pe termen lung.

Astfel, costurile pot fi semnificative, însă acestea trebuie analizate în contextul beneficiilor pe termen lung: creșterea siguranței, reducerea consumului de combustibil, impactul pozitiv asupra mediului și creșterea eficienței traficului.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Prezentul act tehnico-normativ are un impact pozitiv asupra sectorului privat. Implementarea uniformă și modernizarea managementului traficului pot conduce la o utilizare mai eficientă a resurselor, reducând întârzierile și costurile operaționale pentru companiile aeronautice și de servicii conexe. Astfel, se preconizează că utilizarea combinată a managementului flexibil al spațiului aerian și a spațiului aerian cu rute libere va permite utilizatorilor spațiului aerian să zboare cât mai aproape posibil de traiectoria lor preferată fără a fi constrânși de structuri fixe de spațiu aerian și nici de rețele de rute fixe.

Paralel, se încurajează colaborarea între sectorul public și sectorul privat pentru a asigura o gestionare eficientă și interoperabilă a traficului aerian la nivel european. Aceasta poate genera noi forme de colaborare și contracte pentru companiile private.

Totodată, companiile implicate, trebuie să se adapteze noilor reglementări și standarde stabilite prin acest reglementări, ceea ce poate presupune costuri legate de conformitate și de actualizare a proceselor, dar impune și noi standarde de conformitate și inovație. În esență, are potențialul de a stimula creșterea, eficiența și competitivitatea sectorului, însă necesită adaptare strategică pentru părțile implicate.

4.4. Impactul social

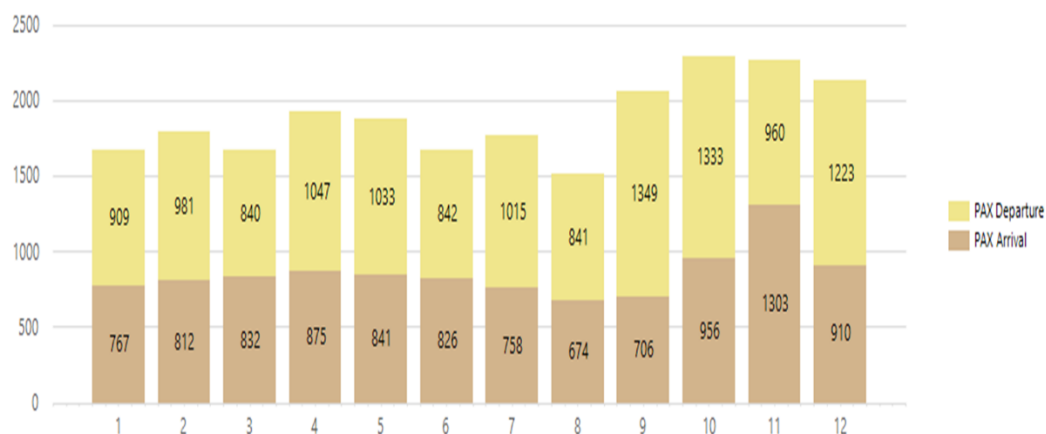
Contribuția în acest sector se definește prin necesitatea dezvoltării unei securități în spațiul aerian care să ofere nivelul necesar de siguranță, de capacitate, de reacție, de coordonare, de performanță de mediu și de furnizare continuă a serviciilor aeriene rapide, ținând seama în mod corespunzător de necesitățile de securitate și apărare.

Proiectul susține implementarea unui management mai eficient și coordonat al traficului aerian, ceea ce duce la o reducere a riscurilor și a incidentelor aeriene și la optimizarea traficului aerian contribuind la reducerea întârzierilor zborurilor. O mai mare siguranță sporește încrederea publicului în transportul aerian, ceea ce are un impact pozitiv asupra confortului și securității cetățenilor.

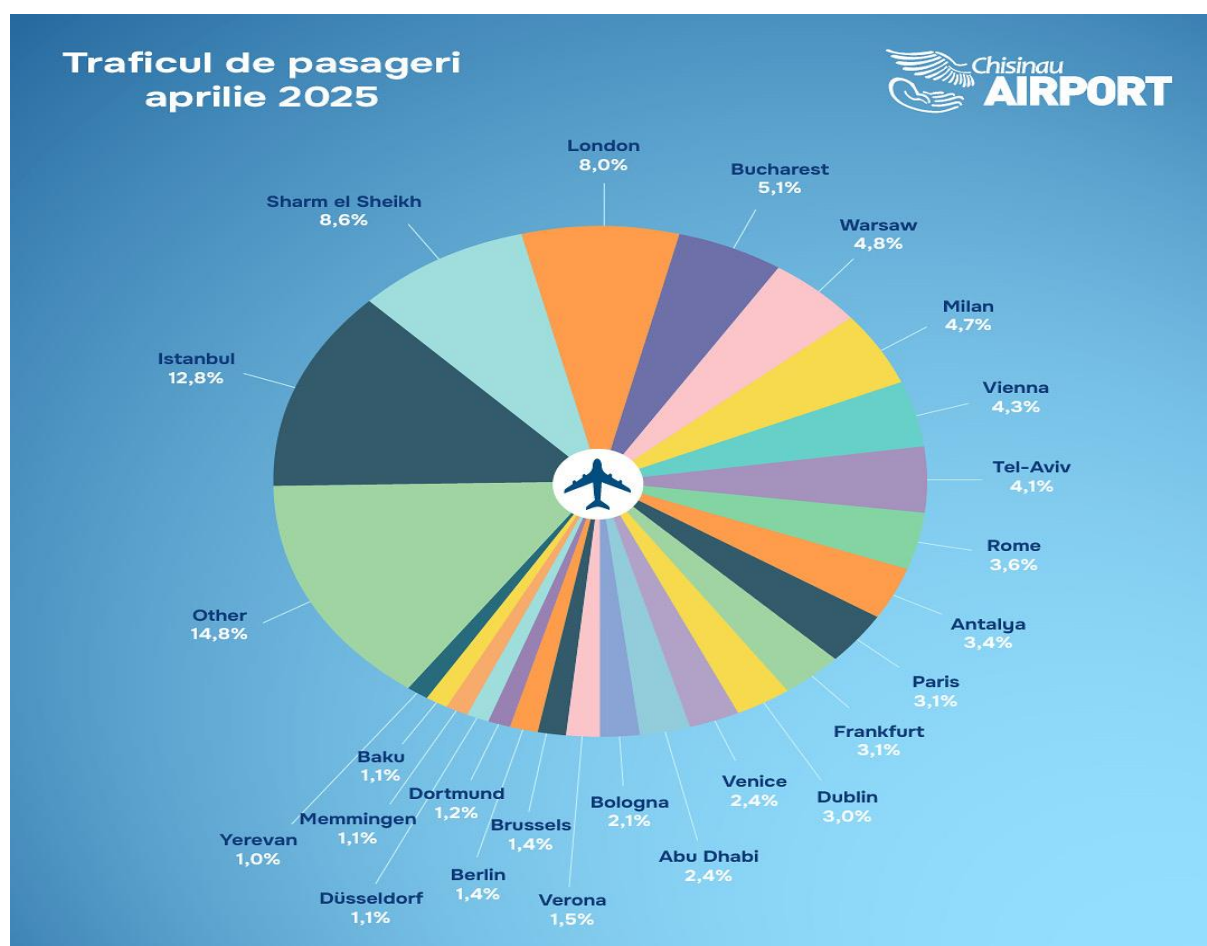
Pe măsura creșterii numărului de pasageri (*se anexează graficele fluxului de pasageri per oră pentru perioada anilor 2023 - 2024*) și pentru a face față cererii tot mai mare a cetățenilor, contribuția în acest sector se definește prin importanța securității informațiilor și a gestionării riscurilor în domeniul aviației, ceea ce poate duce la o mai mare înțelegere și încredere în sistemul de transport aerian, asigurând menținerea unui nivel ridicat de siguranță al aviației, dar și măsuri echilibrate pentru mediul social.

Graficele fluxului de pasageri per oră pentru perioada 2024/2025

Summer 2024 (31.03.2024-02.11.2024) Maximum PAX per hour (UTC)



Aeroportul Internațional Chișinău a încheiat luna aprilie 2025 cu un trafic total de 388.122 pasageri îmbarcați și debarcați, reprezentând 155,2% realizare față de prognoza estimată. Comparativ cu aceeași perioadă a anului 2024, se constată o creștere de 60%, echivalentul a +145.617 pasageri. În aceeași perioadă, pe segmentul cargo au fost înregistrate 190,4 tone de mărfuri.



În concluzie, proiectul include managementul prin colaborare al rețelei care ar trebui să îmbunătățească performanța rețelei ATM europene, în special prin creșterea capacității spațiului aerian și a

eficienței zborurilor prin schimbul, modificarea și gestionarea informațiilor privind traiectoria. Acesta este un factor important pentru menținerea unui nivel ridicat de siguranță al aviației civile, fapt ce prevalează și pentru siguranța pasagerilor. I

Impactul social este, în principal, pozitiv, deoarece reglementările contribuie la siguranța, sustenabilitatea și eficiența serviciilor de trafic aerian, având beneficii directe pentru cetățeni, mediul înconjurător și societate. Totodată, pot apărea și provocări legate de adaptarea la noile tehnologii și investiții, dar acestea pot fi gestionate pentru a maximiza beneficiile sociale.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

În procesul de implementare și executare a proiectului de act normativ prelucrarea datelor cu caracter personal se va face strict prin asigurarea protecției drepturilor și libertăților fundamentale ale persoanei fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal conform Legii nr. 133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal.

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Reglementărilor aeronautice civile privind instituirea primului proiect comun care sprijină punerea în aplicare a Planului general european de management al traficului aerian nu are impact asupra echității și egalității de gen.

4.5. Impactul asupra mediului

Reglementările aeronautice civile privind instituirea primului proiect comun care sprijină punerea în aplicare a Planului general european de management al traficului aerian contribuie la modernizarea managementului traficului aerian european („ATM”) prin îmbunătățirea siguranței și a eficienței acestuia. Acesta contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.

Eficiențizarea traficului, utilizarea tehnologiilor avansate pentru managementul traficului poate duce la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a altor poluanți, având astfel un efect benefic asupra mediului și sănătății publice. Un trafic mai bine gestionat conduce la un consum redus de combustibil și, implicit, la o amprentă de carbon mai mică.

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Alte impacturi și informații relevante nu au fost identificate.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională

a) obiectivele actului juridic al UE, prevede următoarele:

➤ **Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/116** al Comisiei din 1 februarie 2021 privind instituirea primului proiect comun care sprijină punerea în aplicare a Planului general european de

management al traficului aerian prevăzut în Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului, de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 409/2013 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 716/2014 al Comisiei (Text cu relevanță pentru SEE), CELEX: 32021R0116, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 36 din 2 februarie 2021, are drept *scop* instituirea Primului proiect comun („CP1”) este instituit pentru a sprijini punerea în aplicare a Planului general european de management al traficului aerian („ATM”), urmărind **realizarea următoarelor obiective**:

- Funcționalitățile ATM și punerea lor în practică;
- Modificări ale Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 409/2013, cu privire la modificarea și includerea unor noi noțiuni;
- Subfuncționalitățile ATM incluzând caracteristicile esențiale, privind modificările operaționale esențiale la care contribuie, domeniul de aplicare operațional și tehnic, domeniul de aplicare geografic, părțile interesate operaționale care au obligația de a le implementa, cerințele de sincronizare; datele-țintă pentru implementare; interdependențele cu alte funcționalități sau subfuncționalități;
- Programul de punere în practică, cu privire la modul în care este sincronizată implementarea proiectelor comune în cadrul EATMN, luându-se în considerare cerințele și constrângerile operaționale locale.

Regulamentul prenotat este transpus parțial în actul normativ național, iar implementarea va avea loc în Republica Moldova, în contextul rețelei EATMN (Rețeaua europeană de management al traficului aerian), până la data de 31 decembrie 2029.

Funcționalitățile AF1, AF2 și unele subfuncționalități AF4 din proiectul comun nu sunt aplicabile pentru părțile interesate operaționale din Republica Moldova.

Funcționalitatea ATM privind schimbul inițial de informații privind traiectoria (AF6) din primul proiect comun instituit prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/116 este considerată pregătită de implementare și trebuie implementată până la 31 decembrie 2027.

Totodată, părțile operaționale vizate din Republica Moldova va fi necesar pentru perioadele de referință 2026-2029, și după caz 2023-2034 să planifice în planurile de dezvoltare strategice și de performanță, investițiile necesare pentru a asigura implementarea funcționalităților (AF3), (AF4), (AF5), (AF6) și punerea în aplicare a procedurilor operaționale.

➤ **Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1663** a Comisiei din 12 iunie 2024 privind schimbul inițial de informații privind traiectoria în cadrul primului proiect comun instituit prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/116, CELEX: 32024D1663, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L din 14 iunie 2024, are drept *scop* funcționalitatea ATM privind schimbul inițial de informații privind traiectoria (AF6) din primul proiect comun instituit prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/116, cu realizarea **obiectivului** privind pregătirea de implementare și implementarea până la 31 decembrie 2027.

b) gradul de transpunere a actului juridic al UE, precizându-se dacă transpunerea este totală, parțială sau selectivă:

Proiectul de act normativ și Tabelul de concordanță sunt elaborate potrivit rigorilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative și Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene.

Proiectul va fi supus expertizei de compatibilitate cu legislația UE, conform art. 35 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative.

Informația privind rezultatele expertizei de compatibilitate cu legislația UE va fi inclusă în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării Raportului din partea Centrului de Armonizare a Legislației.

Din punct de vedere al compatibilității prevederile UE sunt parțial compatibile în raport cu prevederile actului juridic național.

Regulamentele UE *sunt transpuse parțial* în proiectul național, iar gradul de compatibilitate este expus în Tabele de concordanță.

c) argumentarea introducerii unor reglementări care nu sunt prevăzute expres în actul juridic al UE și/sau care depășesc cerințele minime stabilite de acesta:

Actele juridice UE sunt transpuse parțial în legislația națională prin proiectul de Ordin, fiind aplicabil direct din momentul aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană.

5.2. Măsurile normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE

Prezentul proiect este elaborat în baza Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2021/116 al Comisiei din 1 februarie 2021 privind instituirea primului proiect comun care sprijină punerea în aplicare a Planului general european de management al traficului aerian prevăzut în Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului, de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 409/2013 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 716/2014 al Comisiei, CELEX: 32021R0116, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, L 036, din 2 februarie 2021 (Text cu relevanță pentru SEE).

Reglementările aeronautice civile în cauză asigură transpunerea Deciziei de punere în aplicare (UE) 2024/1663 a Comisiei din 12 iunie 2024 privind schimbul inițial de informații privind traiectoria în cadrul primului proiect comun instituit prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/116. CELEX: 32024D1663, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L din 14 iunie 2024.

Necesitatea transpunerii derivă din prevederile Anexei III la ASAC, Capitolul B „Managementul Traficului Aerian”, Planul național de reglementări pentru anul 2025, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 841/2024, acțiunea nr.261 și respectiv, Programul Național de Aderare a Republicii Moldova la UE (PNA) 2025- 2029, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 306/2025, CLUSTER 4. AGENDA VERDE ȘI CONECTIVITATE SUSTENABILĂ, Capitolul 14 „POLITICA DE TRANSPORT”, „Transport aerian”, Anexa A, acțiunea nr. 226.

În concluzie, menționăm necesitatea executării obligațiilor Republicii Moldova conform Convenției privind aviația civilă internațională și ASAC în mod uniform în toate țările UE și în Republica Moldova, fiind atinse obiectivele Convenției privind aviația civilă internațională și a Acordului privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

Proiectul ordinului va fi consultat și avizat cu autoritățile responsabile de implementarea prevederilor conținute în proiect, instituțiile interesate, operatorii aerieni etc., în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative.

În scopul respectării prevederilor Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul poate fi accesat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (compartimentul „Transparență”, directoriul Transparență decizională/Anunțuri privind consultările publice”) și pe portalul guvernamental [particip.gov.md](https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/14681), plasat la data de 16 iunie 2025, la adresa - https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/14681.

Proiectul va fi consultat și avizat cu instituțiile publice de resort în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative, inclusiv:

- Centrul de Armonizare a Legislației;
- Agenția Proprietății Publice;
- Autoritatea Aeronautică Civilă;
- Î.S. ”MoldATSA”;
- Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”;
- Î.S. „Aeroportul Internațional Mărculești”;
- Operatorii aerieni.

Informația privind rezultatele avizării va fi inclusă în Sinteza conform avizelor recepționate.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul va fi remis către autoritățile publice responsabile conform Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative. Concluziile expertizelor vor fi incluse în Nota de fundamentare la proiectul de Ordin.

Astfel, în cadrul procesului de elaborare a proiectului vor fi incluse următoarele constatări:

a) Constatările expertizei de compatibilitate

Proiectul Ordinului va fi supus expertizei de compatibilitate cu legislația Uniunii Europene în conformitate cu prevederile art.35 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative fiind solicitată expertiza Centrului de Armonizare a Legislației. Urmare recepționării avizului va fi ajustat și/sau completat Tabelul de Compatibilitate.

b) Constatările expertizei anticorupție

Conform prevederilor art.36, alin.(5) din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative și în conformitate cu prevederile Metodologiei de efectuare a expertizei anticorupție a proiectelor de acte normative departamentale, aprobată prin Hotărârea Colegiului Centrului Național Anticorupție nr. 6/2017, în cadrul procesului de elaborare a proiectului au fost respectate prevederile legale cu privire la transparența în procesul decizional.

În consecință, menționăm că, proiectul nu conține factori de risc care să genereze apariția riscurilor de corupție.

c) Constatările expertizei juridice

Proiectul ordinului va fi supus expertizei juridice în conformitate cu prevederile art.37 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.

Concluziile expertizei vor fi incluse în Sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării Raportului de expertiză juridică.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Urmare aprobării Reglementărilor aeronautice civile în cauză vor fi elaborate și aprobate de AAC actele tehnico-normative subordonate, precum Mijloace Acceptabile de Conformitate (Acceptable Means of Compliance, *AMC*) și Materiale de Îndrumare (Guidance Material, *GM*).

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

În concluzie, menționăm că, prin proiectul de Ordin cu privire la aprobarea Reglementărilor aeronautice civile privind instituirea primului proiect comun care sprijină punerea în aplicare a Planului general european de management al traficului aerian și schimbul inițial de informații privind traiectoria în cadrul primului proiect comun, va asigura:

- îmbunătățirea gestionării traficului aerian și facilitarea implementării unui proiect comun de management;
- optimizarea măsurilor de flux și reducerea complexității traficului, prin control la nivel de rețea și coordonare între controlul traficului, aeroporturi, utilizatori și administratorul de rețea.
- armonizarea și îmbunătățirea siguranței, eficienței și interoperabilității în spațiul aerian european;
- menținerea unui nivel ridicat de siguranță al aviației civile și cât se poate de uniform/standardizat, raportat la cadrul normativ internațional în domeniu;
- sprijinirea inovației și colaborării între autorități și sectorul privat;
- executarea obligațiilor Republicii Moldova conform Convenției privind aviația civilă internațională și ASAC prin punerea în aplicare a standardelor și practicii recomandate adoptate în baza Convenției de la Chicago.

Secretar general

Angela ȚURCANU