

NOTA DE FUNDAMENTARE

la proiectul hotărârii Guvernului privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 949/2022 cu privire la aprobarea normelor de operare a aeronavelor fără pilot la bord

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Proiectul hotărârii Guvernului privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 949/2022 cu privire la aprobarea normelor de operare a aeronavelor fără pilot la bord 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
Prezentul proiect este elaborat în temeiul prevederilor: ➤ Programul Național de Aderare a Republicii Moldova la UE (PNA) 2025- 2029, CLUSTERUL 4 „AGENDA VERDE ȘI CONECTIVITATE SUSTENABILĂ” Capitolul 14 „POLITICA DE TRANSPORT”, Anexa A, acțiunea 190, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, cu modificările ulterioare. Proiectul are drept scop transpunerea Deciziei de punere în aplicare (UE) 2024/2103 a Comisiei din 30 iulie 2024 privind standardul armonizat pentru identificarea directă la distanță a aeronavelor fără pilot la bord, elaborat în sprijinul Regulamentului delegat (UE) 2019/945.
2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
Articolul 33 alin. (2) de la Capitolul VII „Operațiunile de zbor” din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 stabilește că prevederile privind zborurile aeronavelor menționate în anexa nr. 2, la care se atribuie, inclusiv, aeronavele fără pilot a căror masă de operare nu depășește 150 kg, se aprobă de Guvern prin acte normative. Guvernul aprobă cerințele pentru proiectarea și fabricarea de sisteme de aeronave fără pilot la bord (UAS) destinate operării în conformitate cu normele și condițiile definite, stabilind tipul de UAS în cazul căruia proiectarea, producția și întreținerea fac obiectul certificării, precum și normele privind punerea la dispoziție pe piață a UAS, a seturilor de accesorii și a dispozitivelor complementare de identificare la distanță. Guvernul a realizat deja atribuția menționată ante, aprobând, prin Hotărârea Guvernului nr. 949/2022, Regulamentul privind sistemele de aeronave fără pilot la bord. În conformitate cu pct. 46 al Regulamentului privind sistemele de aeronave fără pilot la bord din Anexa nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 949/2022, produsele care sunt conforme cu prevederile standardelor Republicii Moldova ce adoptă standarde europene armonizate, ale căror referințe au fost

publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, sunt considerate a fi în conformitate cu cerințele prevăzute în părțile 1-6, 16 și 17 din anexă, care fac obiectul acestor standarde sau ale părților acestora.

Ulterior, prin Decizia de punere în aplicare C(2020) 6148 a Comisiei (3), Comisia a înaintat o cerere Comitetului European de Standardizare (CEN) pentru elaborarea standardelor armonizate în sprijinul Regulamentului (UE) 2019/945 (denumită în continuare „cererea”).

Urmare examinării cererii menționate supra, CEN a elaborat standardul armonizat EN 4709-002:2023 care abordează cerințele de identificare directă la distanță aplicabile sistemelor de aeronave fără pilot la bord și dispozitivelor complementare de identificare directă la distanță.

Comisia, împreună cu CEN, a evaluat dacă standardul armonizat EN 4709-002:2023 este în conformitate cu cererea.

Având în vedere că standardul armonizat EN 4709-002:2023 nu acoperă în mod adecvat cerințele prevăzute în partea 2 punctul (12) litera (b), în partea 3 punctul (14) litera (b), în partea 4 punctul (9) litera (b) și în partea 6 punctul (3) din anexa la Regulamentul delegat (UE) 2019/945 în ceea ce privește capacitatea semnalului de identificare directă la distanță de a fi recepționat direct de dispozitivele mobile existente, la 30 iulie 2024 Comisia a adoptat decizia că trimiterea la standardul respectiv trebuie publicată cu restricție în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

Luând în considerare cele menționate supra, se impune modificarea actului normativ național prin introducerea restricției respective privind prezumția de conformitate a anumitor produse.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Definiția „standard armonizat”, prevăzută de Regulamentul privind sistemele de aeronave fără pilot la bord din Anexa nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 949/2022, se modifică prin includerea restricției cu privire la standardul EN 4709-002:2023 (Serie aerospațială. Sisteme de aeronave fără pilot. Partea 002: Identificarea directă la distanță) ce nu conferă o prezumție de conformitate cu cerințele stabilite în partea a II-a punctul (12) litera (b), în partea a III-a punctul (14) litera (b), în partea a IV-a punctul (9) litera (b) și în partea a VI-a punctul (3) din anexa la regulamentul respectiv, care prevăd ca funcția de identificare directă la distanță să emită semnalul „astfel încât să poată fi recepționat direct de dispozitivele mobile existente în raza de emisie.”

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

Nu există opțiuni alternative.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Proiectul de act normativ nu are impact asupra sectorului public. 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.
4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative
Nu are impact financiar.
4.3. Impactul asupra sectorului privat
Nu are impact asupra sectorului privat.
4.4. Impactul social
Proiectul include restricția care nu pune în pericol siguranța traficului aerian, sănătatea sau siguranța persoanelor, a animalelor sau a bunurilor. Acesta este un factor important pentru menținerea unui nivel ridicat de siguranță al aviației civile.
4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal
În procesul de implementare și executare a proiectului de act normativ nu vor fi colectate și utilizate datele cu caracter personal.
4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen
Nu are impact asupra echității și egalității de gen.
4.5. Impactul asupra mediului
Proiectul nu are impact asupra mediului.
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. Măsurile normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
Proiectul transpune acte juridice ale UE în legislația națională, fiind aplicabil direct.
5.2. Măsurile normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
-
6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ
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 „Transparența”, directoriul Transparență decizională/ de inițiere a politicilor”), pe portalul guvernamental particip.gov.md, la adresa https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/15812 .

Proiectul va fi supus procesului de avizare de către autoritățile competente și va fi publicat pentru consultare publică, conform procedurilor legale. Informația privind rezultatele avizării va fi inclusă în sinteză după recepționarea avizelor respective.
7. Concluziile expertizelor
Proiectul va fi supus prezentării către autoritățile publice responsabile pentru efectuarea expertizei de compatibilitate cu legislația UE, a expertizei anticorupție și a expertizei juridice, conform art. 34 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Concluziile expertizelor vor fi incluse în Sinteza la proiectul actului normativ. Astfel, în cadrul procesului de elaborare a proiectului vor fi incluse următoarele constatări: a) Constatările expertizei de compatibilitate Proiectul va fi supus expertizei de compatibilitate cu legislația UE în conformitate cu prevederile art. 35 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, fiind prezentată expertiza Centrului de Armonizare a Legislației. Urmare recepționării expertizei de compatibilitate cu legislația UE, Tabelele de concordanță și proiectul vor fi ajustate, iar concluziile vor fi reflectate în Sinteza proiectului. b) Constatările expertizei anticorupție Proiectul va fi remis spre expertizare Centrului Național Anticorupție în conformitate cu prevederile art. 36 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Conform Raportului de Expertiză Anticorupție, proiectul corespunde interesului public general. Informația privind rezultatele expertizei anticorupție va fi inclusă în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor după recepționarea Raportului anticorupție. c) Constatările expertizei juridice Proiectul va fi remis spre expertizare Ministerului Justiției conform art. 37 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative. Informația privind rezultatele expertizei juridice va fi inclusă 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.
9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ
-

Secretar general

Angela ȚURCANU