

NOTĂ DE FUNDAMENTARE
la proiectul de lege privind condițiile de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil, ReFuelEU în domeniul aviației

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

Proiectul de lege privind condițiile de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil, ReFuelEU în domeniul aviației a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR) în comun cu Autoritatea Aeronautică Civilă (AAC).

2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ

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

Proiectul de lege privind condițiile de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil, ReFuelEU în domeniul aviației 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.

Temei la elaborarea prezentului proiect sunt obligațiunile transpunerii ce derivă din prevederile Anexei III la ASAC, Capitolul E „Mediul înconjurător” și Programul Național de Aderare a Republicii Moldova la UE (PNA) 2025-2029, CLUSTER 4., AGENDA VERDE ȘI CONECTIVITATE SUSTENABILĂ, Capitolul 14. „POLITICA DE TRANSPORT”, „Transport aerian”, Anexa A., acțiunea nr.186, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025.

Scopul prezentului proiect este **transpunerea parțială** 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) (Text cu relevanță pentru SEE), **CELEX: 32023R2405**, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L, 2023/2405 din 31 octombrie 2023.

În contextul interpretării anumitor dispoziții ale 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 (*denumit în continuare „ReFuelEU”*) Comisia își propune să faciliteze înțelegerea de către părțile interesate a cerințelor legale stabilite în RFEUA, printr-un act explicativ, precum:

➤ **COMUNICARE A COMISIEI privind interpretarea și punerea în aplicare a anumitor dispoziții legale ale Regulamentului (UE) 2023/2405** al Parlamentului European și al Consiliului privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil (ReFuelEU în domeniul aviației), **CELEX: 52024XC05997**, publicat în Jurnalul Oficial al Comisiei C C/2024/6884 din 09 octombrie 2024.

Regulamentul urmărește să asigure că transportul aerian din Uniunea Europeană (UE) îndeplinește obiectivele UE în materie de climă pentru 2030 și 2050 și joacă un rol esențial în realizarea legislației europene privind clima, menținând în același timp condiții de concurență echitabile pe piața internă.

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. 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 (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).

În 2019, UE a prezentat inițiativa Pactul verde pentru a obține neutralitatea climatică pe continent până în anul 2050. Acest lucru a dus la acțiuni suplimentare, precum, propunerea pachetului de reglementare „Pregătiți pentru 55”, care vizează reducerea emisiilor nete ale gazelor cu efect de seră cu cel puțin 55 % până în 2030, comparativ cu nivelul din 1990. Inițiativa de reglementare ReFuelEU în domeniul aviației a fost legată de acest pachet „Pregătiți pentru 55”, iar în 2021 Comisia Europeană a prezentat o propunere legislativă concretă în acest sens, care a fost în cele din urmă publicată sub formă de regulament în octombrie 2023, unde pe segmentul regulamentului ReFuelEU în domeniul aviației fiind implicată Agenția Uniunii Europene pentru Siguranță a Aviației (AESA), în ceea ce privește monitorizarea, raportarea și analiza utilizării combustibililor de aviație durabili (SAF).

Un obiectiv important al politicii comune în domeniul transporturilor este dezvoltarea durabilă. Aceasta presupune o abordare integrată menită să garanteze funcționarea eficientă a sistemelor de transport ale Uniunii, ținând seama de standardele sociale și de obiectivele de mediu. Dezvoltarea durabilă a transportului aerian necesită introducerea unor măsuri, inclusiv a unor instrumente economice, menite să reducă emisiile de dioxid de carbon generate de aeronavele cu plecare de pe aeroporturile din Uniune și să dezvolte o piață pentru producția și furnizarea de SAF. Astfel de măsuri ar trebui să contribuie la îndeplinirea obiectivelor climatice ale Uniunii până în 2030 și 2050.

UE a stabilit obiective ambițioase pentru reducerea emisiilor nete, cu scopul de a deveni primul continent neutru din punct de vedere climatic până în 2050, cu utilizarea combustibililor de aviație durabili (sustainable aviation fuels, SAF) în transportul aerian.

SAF joacă un rol semnificativ în decarbonizarea sectorului, dar în prezent ponderea lor în sectorul aviației din UE este neglijabilă. Adoptarea combustibililor de aviație durabili în sectorul aeronautic, în lipsa de soluții tehnologice disponibile imediat care să înlocuiască complet aeronavele convenționale, utilizarea combustibililor de aviație durabili permite reducerea semnificativă a impactului aviației asupra mediului pe termen scurt și mediu, utilizând în continuare flota mondială existentă.

Astfel, accentul se pune ca combustibilii de aviație durabili să joace un rol în realizarea viziunii de a face din Europa primul continent neutru din punct de vedere climatic până în 2050.

Normele propuse stabilesc obligații armonizate la nivelul UE pentru furnizorii de combustibili și companiile aeriene de a intensifica utilizarea SAF, prin introducerea unei obligații care se aplică tuturor zborurilor cu plecare de pe aeroporturile europene.

Aceasta înseamnă că fiecare zbor care pleacă de pe aeroporturile mai mari din UE va transporta o cantitate minimă de SAF, indiferent dacă compania aeriană este sau nu o companie aeriană din UE. Tabelul de mai jos prezintă obiectivele obligatorii privind SAF, începând cu 2 % în 2025 și ajungând la 5 % în 2030.

Pentru a îndeplini obiectivele climatice ale UE, se preconizează că, până în 2050, cel puțin 63 % din totalul combustibilului de aviație utilizat pentru zborurile cu plecare de pe aeroporturile din UE ar trebui să fie SAF.

Combustibilii sintetici (sau e-combustibilii) vor juca un rol major în decarbonizarea pieței transportului aerian și vor avea un mare potențial. Prin urmare, normele propuse stabilesc un obiectiv secundar pentru a se asigura că o anumită cantitate utilizată de SAF este compusă din combustibili sintetici, conform tabelului de mai jos.

Ponderea totală în mixul de combustibili

	2025	2030	2032	2035	2040	2045	2050
Procentul de SAF utilizat în transportul aerian:	2%	6%	6%	20%	34%	42%	70%
din care: obligație secundară Combustibili sintetici (sau e-combustibili):	-	0.7%	1.2%	5%	10%	15%	35%

Analizând *tipurile de SAF și materiile prime aferente*, regulamentul european ia în considerare următoarele categorii de SAF:

- așa-numiții biocombustibili avansați, care sunt combustibili produși din materiile prime enumerate în anexa IX partea A la (Directiva (UE) 2018/2001 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile, fiind definiți în cadrul normativ național;
- combustibili obținuți din materiile prime enumerate în partea B;
- combustibili de aviație sintetici (combustibili lichizi obținuți prin transformarea energiei sau e-combustibili).

De asemenea, combustibilii trebuie să respecte criteriile de sustenabilitate și de emisii de gaze cu efect de seră prevăzute în Directiva privind energia din surse regenerabile.

Combustibilii sintetici, e-combustibilii sau combustibilii lichizi obținuți prin transformarea energiei sunt combustibili obținuți din surse regenerabile, altele decât biomasa, de exemplu energia eoliană și cea solară. Ca explicație de bază, energia regenerabilă și apa sunt utilizate într-un electrolizor pentru a produce hidrogen, care este ulterior sintetizat cu CO₂ în gaz de sinteză. Gazul de sinteză rezultat este prelucrat ulterior în combustibil.

Întrucât acest lucru reprezintă o mare provocare, obiectivul este de a oferi o politică pe termen lung pentru a se asigura că piața unică a aviației este bine echipată pentru obligația de amestecare a SAF în kerosenul convențional și oferă impulsul necesar pentru investiții în vederea creșterii capacității de producție a SAF.

Informațiile exacte și corecte privind caracteristicile SAF au o importanță majoră pentru buna funcționare a proiectului. Pentru a promova încrederea consumatorilor și a asigura transparența și trasabilitatea, furnizorii de combustibil de aviație ar trebui să aibă responsabilitatea de a furniza informații corecte cu privire la caracteristicile SAF furnizați, la caracteristicile de durabilitate ale acestora și la originea materiilor prime utilizate în producerea SAF. Informațiile respective ar trebui raportate în baza de date a Uniunii. Furnizorii de combustibil de aviație despre care s-a dovedit că au furnizat informații înșelătoare sau inexacte privind caracteristicile sau originea SAF pe care îi furnizează pot fi sancționați. Furnizorii de combustibil de aviație introduc informații exacte și în timp util în baza de date a Uniunii și că aceste informații sunt verificate și auditate.

Prezentul proiect prevede drept obiectiv asigurarea faptului că operatorii de aeronave pot concura cu șanse egale în ceea ce privește accesul la SAF. Pentru a se evita eventuale denaturări ale pieței transportului aerian, fiind asigurate cote minime uniforme de SAF și sunt identice conform aeroporturilor din Uniune.

Decarbonizarea va necesita probabil mai multe soluții, nu doar combustibilii de aviație durabili. Printre acestea s-ar putea număra îmbunătățiri operaționale, utilizarea de măsuri bazate pe piață, dar și utilizarea de noi tehnologii ecologice, de exemplu, la posibilitatea unor aeronave propulsate cu hidrogen sau la aeronave care funcționează cu baterii sau la cele hibride care utilizează baterii.

Astfel, **scopul** proiectului este asigurarea condițiilor de concurență echitabile în transportul aerian prin promovarea durabilității și a tranziției către emisii reduse de gaze cu efect de seră în sectorul aviatic

și stimularea utilizării combustibililor de aviație durabili și a altor soluții nepoluante, pentru a reduce amprenta de CO₂ a zborurilor la nivelul Uniunii.

Acest scop major are tendința de reducere a emisiilor de carbon până la 0 emisii până în anul 2050 pe domeniul transportului aerian.

Obiectivele proiectului de bază stabilește:

- norme armonizate privind utilizarea și furnizarea combustibililor de aviație durabili (SAF);
- creșterea cotei de utilizare a SAF în cadrul operațiunilor de transport aerian la nivel UE și SEE, prin mecanisme de accelerare și traiectorii de implementare;
- raportarea de către companiile aeriene, pentru monitorizarea conformității cu țintele de utilizare a SAF;
- asigurarea condițiilor de concurență echitabile între furnizorii de combustibil și operatorii aerieni, prin reguli clare privind accesul la infrastructură, prețuri și practici comerciale.

Părțile vizate: operatorii de aeronave, aeroporturile și administratorii respectivi ai aeroporturilor, furnizorii de combustibil de aviație, autoritățile statului.

Se aplică:

- numai operațiunilor de transport aerian comercial;
- aeroportului cu un trafic de minim 800 000 mii pasageri;
- aeroportului minimum transport de marfă de 100 000 mii tone;
- operatorului aerian cu minimum 500 de zboruri de pasageri de pe aeroporturile Uniunii;
- operatorului aerian cu minimum de 52 de zboruri cargo de pe aeroporturile Uniunii.

În concluzie: Proiectul stabilește asigurarea unui nivel competitiv și echitabil în transportul aerian durabil prin măsuri orientate spre reducerea emisiilor de CO₂ la aviație, promovarea biocombustibililor de înaltă performanță, implementarea unor cote și condiționalități operaționale pentru companiile aeriene.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

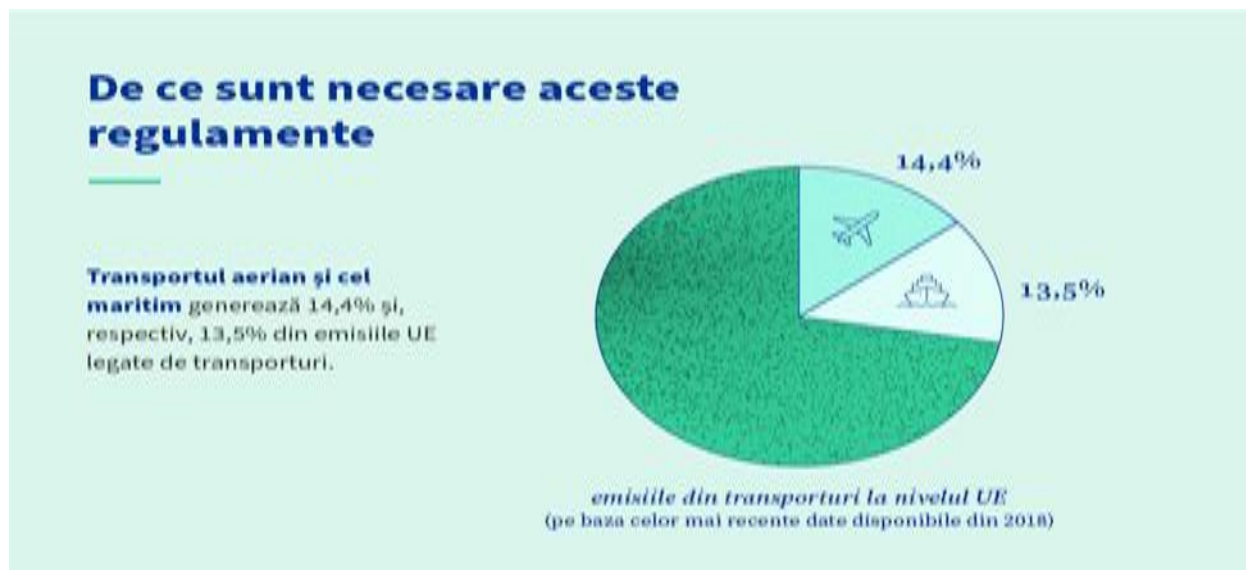
Proiectul național are ca **obiectiv principal** transpunerea Regulamentului comunitar - **Regulamentul (UE) 2023/2405** al Parlamentului European și al Consiliului din 18 octombrie 2023 privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil (ReFuelEU în domeniul aviației) (Text cu relevanță pentru SEE), **CELEX: 32023R2405**, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L, 2023/2405 din 31 octombrie 2023.

Scopul acestui proiect urmărește să asigure că transportul aerian din Uniunea Europeană (UE) îndeplinește obiectivele UE în materie de climă pentru 2030 și 2050 și joacă un rol esențial în realizarea legislației europene privind clima, menținând în același timp condiții de concurență echitabile pe piața internă, iar **aspectele-cheie ale Regulamentului** ReFuelEU în domeniul aviației urmărește:

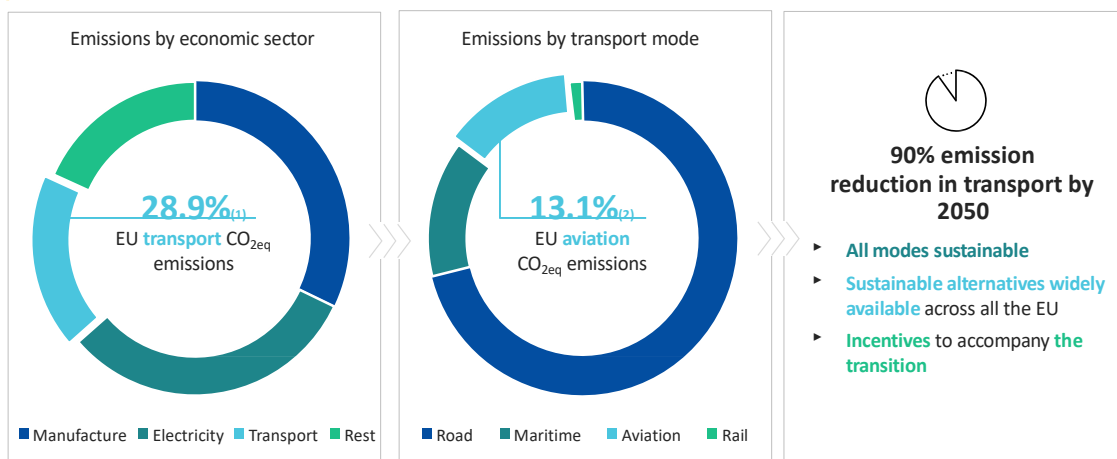
- *Regulamentul ReFuelEU în domeniul aviației este o parte esențială a pachetului de măsuri al UE „Pregătiți pentru 55”, conceput pentru a realiza Pactul verde european;*
- *Regulamentul european creează un cadru juridic solid și stabil pentru a promova furnizarea și adoptarea treptată a combustibililor de aviație durabili (SAF) în UE. Acești combustibili pentru aviație generează emisii mai reduse pe parcursul ciclului de viață decât kerosenul fosil convențional. Reducerea emisiilor pe durata ciclului de viață variază între 65 % și 100 %, în funcție de tipul de SAF.*

Propunerile regulamentului european ReFuelEU în domeniul aviației urmărește să intensifice utilizarea combustibililor durabili de către aeronave și, în consecință, să reducă emisiile de gaze cu efect

de seră (GES) generate de aceste sectoare ale transporturilor. Transportul aerian generează 13,1% din emisiile UE legate de transporturi, potrivit celor mai recente date disponibile din 2023, în scădere față de 2018, unde s-a înregistrat 14,4 %.



Transport emissions: contribution to support the EU's objective of climate neutrality by 2050



[1]Source: European Environment Agency (EEA) Sustainability of Europe's mobility systems - 2022 data

[2]European Commission: Directorate-General for Mobility and Transport, EU transport in figures – Statistical pocketbook 2025, Publications Office of the European Union, 2025 – 2023 data



Regulamentul european vine cu următoarele obligațiuni:

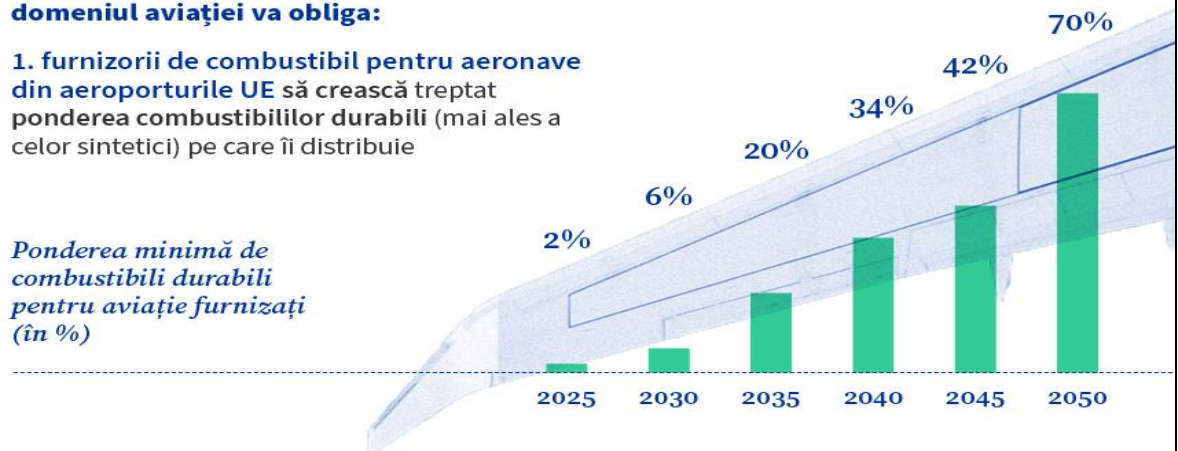
➤ **Furnizorii de combustibil pentru aviație** trebuie să se asigure că amestecul de combustibil pentru aviație pus la dispoziția operatorilor de aeronave pe aeroporturile din UE conține o **proporție minimă de SAF** începând cu anul 2025 și o proporție minimă de **combustibili de aviație sintetici** începând cu anul 2030. Ambele cote vor crește progresiv până în anul 2050. Cota minimă a SAF va fi de 2 % în 2025, urmând să ajungă la 70 % în 2050. Cota minimă a combustibililor de aviație sintetici, care contribuie, de asemenea, la atingerea cotei minime a SAF, începe cu 0,7 % în 2030 și crește la 35 % în 2050.



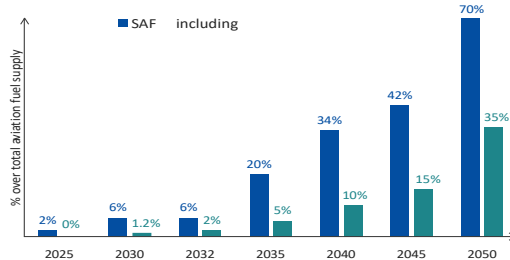
Regulamentul privind inițiativa ReFuelEU în domeniul aviației va obliga:

1. furnizorii de combustibil pentru aeronave din aeroporturile UE să crească treptat ponderea combustibililor durabili (mai ales a celor sintetici) pe care îi distribuie

Pondere minimă de combustibili durabili pentru aviație furnizați (în %)



ReFuelEU Aviation SAF and eSAF mandates



➤ **SAF** trebuie să fie în conformitate cu directiva privind energia regenerabilă (Directiva (UE) 2018/2001 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile), criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor pentru a fi luate în considerare în cadrul obiectivelor, iar SAF este alcătuită din:

- **biocombustibili pentru aviație**, în special biocombustibili avansați și alți biocombustibili, produși din deșeuri și reziduuri;
- **carburanți sintetici pentru aviație**, produși din hidrogen regenerabil; și
- **carburanți de aviație cu carbon reciclat**.

➤ De asemenea, furnizorii de carburanți pentru aviație pot alege să atingă ambele cote minime cu **hidrogen** destinat utilizării directe în aeronave (hidrogen regenerabil și nefosil cu emisii reduse de carbon), precum și cu **carburanți sintetici pentru aviație cu emisii reduse de carbon** (produși din hidrogen nefosil cu emisii reduse de carbon).

➤ **Operatorii de aeronave** care pleacă de pe aeroporturile din UE trebuie să realimenteze cu combustibilul de aviație necesar pentru întregul zbor, să asigure livrarea a cel puțin 90% din necesarul anual de combustibil de aviație la un aeroport, evitând emisiile excesive legate de greutatea suplimentară

și reducând la minimum riscurile de relocare a emisiilor de dioxid de carbon cauzate de practicile de realimentare.

2. liniile aeriene care decolează de pe aeroporturile UE să realimenteze aeronavele numai cu cantitatea de **combustibil necesară zborului**, pentru a evita emisiile legate de balastul suplimentar cauzat de practicile de încărcare de combustibil suplimentar (transportarea de combustibil în plus pentru a evita realimentarea la aeroportul de destinație, unde combustibilul este mai scump)



➤ **Organismele de gestionare a aeroporturilor din UE trebuie să faciliteze accesul la SAF.**

3. aeroporturile din UE să garanteze **infrastructura necesară** pentru livrarea, stocarea și realimentarea cu combustibili de aviație durabili



Regulamentul european stabilește:

➤ Norme privind *desemnarea autorităților competente din statele membre ale UE pentru punerea în aplicare și asigurarea respectării regulamentului, precum și sisteme de sancțiuni în caz de nerespectare.*

➤ *Sistemul de etichetare de mediu stabilit în acest regulament, care măsoară performanța de mediu a zborurilor, va ajuta consumatorii să facă alegeri în cunoștință de cauză în ceea ce privește opțiunile lor de transport și va promova în continuare o aviație mai durabilă.*

În plus, un **sistem de etichetare al Uniunii** cu privire la performanța de mediu a operatorilor de aeronave care utilizează combustibili durabili îi va ajuta pe consumatori să facă alegeri în cunoștință de cauză și va **promova zboruri mai ecologice.**



➤ *Furnizorii de combustibil pentru aviație, aeroporturile din UE și operatorii de aeronave sunt obligați să colecteze date și să raporteze Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației și autorităților competente pentru a monitoriza respectarea obligațiilor care le revin.*

Regulamentul la nivel european a fost pus în aplicare la 1 ianuarie 2024, cu excepția articolelor 4, 5, 6, 8 și 10 care se aplică de la 1 ianuarie 2025.

Astfel, pentru transpunerea regulamentului european la nivel național, a fost elaborat **proiectul de Lege, care este constituit din 7 capitole și 2 anexe, și are drept scop:**

- instituirea cadrului juridic pentru asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil, ReFuelEU în domeniul aviației
- utilizarea și furnizarea combustibililor de aviație durabili (Sustainable Aviation Fuel, în continuare - SAF) pe aeroporturile Republicii Moldova.

1. Capitolul I „DISPOZIȚII GENERALE”- stabilește dispozițiile generale ale legii pentru asigurarea unor condiții de concurență echitabilă în transportul aerian durabil prin promovarea și reglementarea utilizării SAF (combustibil sustenabil pentru aviație) pe aeroporturile Republicii Moldova. Definește obiectivele, domeniul de aplicare și noțiunile-cheie (aeroport, entitate de administrare, operator aerian, operațiune de transport aerian comercial, rută, SAF, biocombustibili, combustibili din carbon reciclat, loturi, și emisii pe durata ciclului de viață). Prevede totodată criterii pentru calificarea aeroporturilor și entităților, precum și condiții privind aplicarea legislației pentru operațiunile de transport aerian comercial, cu referire la acțiuni, notificări și decizii ale organelor competente.

2. Capitolul II „OBLIGAȚIILE DE FURNIZARE ȘI ALIMENTARE CU COMBUSTIBIL DE AVIAȚIE CU COTA DE SAF”- stabilește cotele de SAF pe aeroporturi în Republica Moldova: *furnizorii de combustibil de aviație* trebuie să asigure că întreaga cantitate disponibilă operatorilor aerieni conține cotele minime de SAF, cu opțiunea de a utiliza hidrogen pentru aviație din surse regenerabile sau combustibili cu emisii reduse de CO₂ pentru a îndeplini aceste cote. Cotele sunt calculate în Anexa nr. 1, iar perioadele 2030–2031 și 2032–2034 au cote medii suplimentare pentru SAF sintetici. Excluderile de materii prime specificate (ex. culturi alimentare/furajere, palmier/soia) se aplică, cu condiția respectării Anexei nr. 3 la Regulamentul privind calculul consumului de energie din surse regenerabile, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.74/2025. Respectarea se poate demonstra prin sistemul de echilibrare a masei, iar deficitul în cotele minime trebuie acoperit în perioadele de raportare ulterioare, cu reguli speciale pentru cazuri întârzieri în perioadele respective.

Obligația de realimentare cu combustibil a operatorilor aerieni, constă că un operator aerian trebuie să asigure livrarea a cel puțin 90% din necesarul anual de combustibil de aviație la un aeroport din Republica Moldova, cu posibilitatea acordării unor derogări temporare pentru motive de siguranță, însoțite de justificare și raportare separată a cantităților. Derogările pot fi acordate pentru rute specifice în condițiile unor constrângeri operaționale sau geografice ce creează dezavantaj competitiv, perioadele fiind limitate și condiționate de notificări, iar decizia trebuie emisă cu cel puțin o lună înainte de începerea derogării, cu suspendare a termenului dacă se solicită informații suplimentare. Derogările sunt valabile până la un an, pot fi reînnoite, iar lipsa unei decizii în termenele stabilite nu înseamnă automat aprobare.

Stabilirea obligațiilor entității de administrare a aeroportului de a facilita accesul la SAF, prevede obligațiile entității de administrare a aeroportului de a facilita accesul la combustibilul de aviație cu cotele minime de SAF, de a răspunde prompt la solicitările operatorilor aerieni privind dificultățile de acces, de a furniza informațiile necesare organului competent în termenele prevăzute, de a coopera cu părțile interesate pentru identificarea și soluționarea obstacolelor, iar organul central poate solicita informații suplimentare, evalua respectarea obligațiilor și, în caz de neconformitate, să impună măsuri corective în cadrul unui interval de până la trei ani.

3. Capitolul III „PROMOVAREA FURNIZĂRII DE HIDROGEN ȘI A ENERGIEI ELECTRICE PE AEROPORTURI - prevede promovarea furnizării de hidrogen și energie electrică în aeroporturi: entitatea de administrare a aeroportului, furnizorii de combustibil și cei de handling

cooperează cu autoritățile pentru a pregăti cadrul național de politici privind infrastructura pentru combustibili alternativi, facilitând accesul la hidrogen și energie electrică pentru propulsie și reîncărcare, în conformitate cu cadrul național. Entitatea de administrare va transmite un raport despre progresul proiectelor relevante, incluzând informații publice, previziuni de volume și tipuri de hidrogen/energie, precum și planuri de instalare a infrastructurii și serviciilor de realimentare/reîncărcare.

4. Capitolul IV „OBLIGAȚII DE RAPORTARE” - prevede obligația operatorilor aerieni de a raporta anual, până la 31 martie, date despre cantități de combustibil de aviație (alimentat, necesar, nealimentat, alimentat pentru siguranță), cantitatea totală de SAF achiziționată, detalii despre fiecare achiziție de SAF (furnizor, tonaj, proces de conversie, materii prime, emisii pe durata ciclului de viață), numărul și orele de zbor pe aeroporturile din Republica Moldova, toate conform modelelor prevăzute în Anexa 2, și acestea fiind verificate de un auditor independent în temeiul regulamentelor aplicabile.

Obligații de raportare pentru furnizorii de combustibil de aviație trebuie să raporteze anual, până la 1 martie, date despre cantitatea de combustibil furnizată și de SAF (pe aeroporturi și pe tipuri), procesul de conversie, materiile prime, emisiile pe durata ciclului de viață, conținutul de compuși aromatici, naftalină și sulf, conținutul energetic al combustibililor, precum și detalii despre loturi (volum, masă, metodă de testare) pentru fiecare lot și aeroport; rapoartele trebuie însoțite de un raport al unui verficator acreditat, iar autoritățile competente au acces la baza de date rezultată.

5. Capitolul V „OBLIGAȚIILE AUTORITAȚII COMPETENTE” – stabilește autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, Autoritatea Aeronautică Civilă ca autoritatea competentă pentru aplicarea legii, inclusiv pentru aplicarea amenzilor; acesta trebuie să își exercite supravegherea în mod obiectiv, transparent și independent de operatori și furnizori, dispune de resursele necesare pentru îndeplinire, cooperează cu alte state și autorități și poate furniza date agregate despre operatorii aerieni către aceste state la cerere.

Asigurarea aplicării normelor este stabilită prin instituirea amenzilor pentru nerespectarea legii: autoritatea competentă aplică sancțiuni operatorilor aerieni, entităților de administrare a aeroportului și furnizorilor de combustibil în cazuri precise (neconformitate cu SAF, lipsa accesului, informații false despre SAF etc.), fixează condițiile scutirilor pentru circumstanțe excepționale, stabilește reguli speciale pentru deficit privind SAF și combustibili sintetici, prevede contribuția la plata amenzilor și folosirea veniturilor exclusiv pentru cercetare și inovare în SAF, cu mecanisme de colectare, raportare periodică și responsabilitate bugetară, inclusiv publicarea periodică a rapoartelor privind utilizarea veniturilor și cheltuielile aferente.

Colectarea și publicarea datelor prevede publicarea anuală a raportului tehnic cu informații agregate despre SAF și combustibili sintetici pe aeroporturi (cantități, tipuri, materii prime, evoluția prețurilor și a diferențelor față de combustibilul convențional), nivelul de conformitate al entității de administrare a aeroportului, al operatorilor aerieni și al furnizorilor de combustibil, originea și caracteristicile SAF și durabilitatea hidrogenului pentru aviație, stadiul proiectelor de promovare a infrastructurii pentru combustibili alternativi, precum și, dacă există, date despre tranzacții sau acorduri internaționale și evoluția cererii pe piață; raportul poate consulta experți atunci când este necesar.

6. Capitolul VI „ETICHETARE DE MEDIU ȘI MECANISME DE FLEXIBILITATE” - introduce un sistem de etichete de mediu pentru zboruri, emis voluntar inițial, cu aplicare pentru zboruri din Moldova. Etichetele, după o solicitare a operatorilor, acoperă atât zboruri cu plecare, cât și, eventual, sosire, iar valoarea lor se bazează pe o metodologie standardizată, folosind date despre tipuri de aeronave, număr de pasageri, încărcătură, SAF, performanța combustibililor și estimări de emisii. Etichetele au valabilitate de până la un an, pot fi contestate, revocate sau înlocuite, iar costurile sunt acoperite prin tarife plătite de operatori, în baza unei metodologii, care să conțină procedurile de emitere, afișarea etichetelor, accesul automat la date, condițiile de afișare a informațiilor alternative fără etichetă, și calendarul de implementare, cu mecanisme de evaluare și posibile măsuri predictive, inclusiv un raport privind evoluțiile și posibilitatea unui sistem obligatoriu de etichetare.

Mecanismele de flexibilitate determină mecanisme de flexibilitate pentru cotele minime de SAF: în perioadele de raportare se permite utilizarea unei medii ponderate a cotelor minime SAF pe baza tuturor combustibililor de aviație livrați în Moldova; se efectuează o evaluare a evoluției producției și ofertei de SAF și a potențialelor îmbunătățiri ale mecanismului de flexibilitate, posibilitatea unui sistem

de comercializare a SAF (posibil cu certificate negociabile) pentru achiziții prin contracte și declararea utilizării SAF în aeroporturi.

7. Capitolul VII „DISPOZIȚII FINALE ȘI TRANZITORII”, stabilește cadrul de raportare la fiecare patru ani urmează un raport către Guvern privind aplicarea legii, evoluția pieței SAF, impactul asupra competitivității și cost-eficacitatea reducerii emisiilor pe durata ciclului de viață, necesitățile de investiții, inovare, evoluțiile tehnologice în SAF, posibilele revizii ale domeniului de aplicare, definițiilor și sancțiunilor, mecanismele de sprijin pentru producția și alimentarea cu SAF, impactul derogărilor, informații despre politici internaționale și cadrul OACI, evaluarea competitivității transportatorilor naționali, raportarea despre aplicarea legii și eventualele modificări legislative, inclusiv propuneri în primul raport privind optimizarea conținutului combustibililor de aviație.

Intrarea în vigoare este stabilită **peste 18 luni** de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, fiind determinată de necesitatea de a fi elaborate un șir de acte subsecvente, cu privire la metodologia de calculare a sancțiunilor, procedura și mecanismul de raportare, mecanismul de etichetare de mediu, crearea unui fond privind gestionarea banilor în scopul susținerii producerii SAF și alte acțiuni aleatorii la facilitarea utilizării SAF. Totodată, perioada indicată va acorda părților vizate proiectului timp pentru familiarizarea și pregătirea de implementare a cerințelor stipulate.

Principalele aspecte prevăzute în anexe sunt următoarele:

1. Anexa nr.1 „Cote de SAF menționate la Articolul 4” – prevede cotele SAF ReFuelEU pentru aviație, precum:

a) De la perioada aprobată, în fiecare an o cotă minimă de 2 % SAF. Reprezintă prima fază - inițială de acomodare: scopul este să deschidă progresiv tranziția către SAF, oferind actorilor din industrie timp să-și ajusteze lanțurile de aprovizionare. Dacă producția de SAF nu poate crește rapid, pot apărea provocări de conformitate și pot apărea costuri mai mari pentru companii.

b) De la 1 ianuarie 2030, în fiecare an o cotă minimă de 6 % SAF, din care:

i) *pentru perioada 1 ianuarie 2030-31 decembrie 2031, o cotă medie aferentă perioadei de 1,2 % combustibili de aviație sintetici, din care în fiecare an o cotă minimă de 0,7 % combustibili de aviație sintetici;*

ii) *pentru perioada 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2034, o cotă medie aferentă perioadei de 2,0 % combustibili de aviație sintetici, din care în fiecare an o cotă minimă de 1,2 % în perioada 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2033 și o cotă minimă de 2,0 % în perioada 1 ianuarie 2034-31 decembrie 2034 pentru combustibili de aviație sintetici;*

Reprezintă o subperioadă pentru combustibili de aviație sintetici. Medie de 1,2% SAF sintetici în perioadă, cu minim anual de 0,7% pentru aviație sintetici. Este o creștere semnificativă de la 2% la 6%, reflectând ambiția sistemică de decarbonizare. Definirea “medie” pentru SAF sintetici oferă flexibilitate: în anii cu producție mai mare, partea cumulată poate compensa anii mai slabi.

Detalierea minimului anual (0,7%) pentru aviație sintetică impune o țintă minimă clară, dar poate fi dificil dacă disponibilitatea SAF sintetici este volatilă. Planul menține o creștere treptată, dar cu o panta diferită pe ani. Deținerea unui minim în fiecare an (1,2% în primii doi ani, apoi 2,0% în al treilea) sugerează o creștere accelerată în 2034, ceea ce poate necesita accelerarea capacităților de producție.

c) De la 1 ianuarie 2035, în fiecare an o cotă minimă de 20 % SAF, din care o cotă minimă de 5 % combustibili de aviație sintetici;

Cota minimă SAF totală: 20% în fiecare an. Din această sumă, minim 5% trebuie să fie SAF sintetici, fiind un salt semnificativ: de la 6% în 2030-2034 la 20% în 2035+. Proporția de 5% SAF sintetici reprezintă o parte relativ modestă a țintei totale (25%), dar este un pas-cheie către încurajarea

tehnologiilor avansate. Necesită un salt masiv în producția/aversiunea la risc pentru a asigura disponibilitatea SAF sintetice.

În contextul ascendenței rapide, poate apărea necesitatea reglementărilor complementare (subvenții, scheme de certificate), planificări pentru a facilita această tranziție, precum și analiza unor factori de risc cu privire la prețurile pe piață.

d) De la 1 ianuarie 2040, în fiecare an o cotă minimă de 34 % SAF, din care o cotă minimă de 10 % combustibili de aviație sintetici;

Creștere semnificativă în doar 5 ani față de 2035. Necesită extindere mare a capacităților de producție de SAF sintetici, precum și scăderea costurilor de producție. Impact mare asupra lanțurilor de aprovizionare, infrastructură de încărcare/transport și alinierea cu alte politici de mediu (emisiile).

e) De la 1 ianuarie 2045, în fiecare an o cotă minimă de 42 % SAF, din care o cotă minimă de 15 % combustibili de aviație sintetici;

Pondere majoră a SAF în mixul de combustibil, cu obiectiv clar spre decarbonizarea transportului aerian, inclusiv a traficului comercial. SAF sintetici reprezintă o parte semnificativă din obiective, cu accent pe inovație, costuri și reglementări.

Va determina stabilirea unor planuri pentru standarde tehnice comune și acorduri de reproducere, pentru a se pregăti sectorul pentru abandonarea pe termen lung a combustibililor de proveniență tradițională și la capacitatea de asigurare cu combustibilii SAF.

f) De la 1 ianuarie 2050, în fiecare an o cotă minimă de 70 % SAF, din care o cotă minimă de 35 % combustibili de aviație sintetici.

Această perioadă include un obiectiv extraordinar de ambițios, proiectat să atingă o tranziție majoră către combustibili de ultimă generație. O cerință de 70% SAF poate necesita noi tehnologii, lanțuri logistice, reglementări de infrastructură, și o gestiune atentă a prețurilor pentru a evita ariile de ruptură dintre cerințe și capacitatea reală.

Cu siguranță, realizarea acestei etape va determina elaborarea planurilor de decarbonizare complementare (ex. investiții în producția de hidrogen, captare de carbon, electrificare parțială pentru operațiuni), precum și crearea unor eventuale alternative cu privire la protejarea industriilor naționale dependente de combustibili tradiționali.

Drept urmare, realizarea cotelor conform perioadelor implică următoarele aspecte:

Durabilitatea tehnologică: cât de rapid poate să crească producția de SAF (inclusiv SAF sintetici) la scări necesare.

Costuri și impact asupra prețurilor: cum vor evolua costurile de combustibil pentru companiile aeriene și, în final, pentru pasageri.

Adaptarea infrastructurii: infrastructuri de captare, producție, transport și distribuție al SAF sintetici.

Reglementări complementare: eventuale scheme de certificare, monitorizare, raportare, treceri de la subvenții la costuri de piață la maturitate.

Securitatea aprovizionării: diversificarea surselor de SAF, lanțuri de aprovizionare locale vizavi importuri.

Implicațiile pentru industriile naționale: impact asupra companiilor, regiunilor cu infrastructură existentă vizavi de regiunile în curs de dezvoltare.

Urmare unei analize SWOT (*Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats*) privind atingerea obiectivelor cu privire la cotele SAF și SAF sintetici în cadrul ReFuelEU pentru aviație, precum și impactul posibil asupra operațiunilor, investițiilor și reglementărilor, este redat în schema de mai jos.

Punctele forte	Punctele slabe
• Claritate strategică și direcționare a industriei: obiectivele procentuale pe intervale clare oferă un cadru predictibil pentru planificare, investiții în producție SAF și inovații. • Stimulent pentru inovație tehnologică: presiunea creșterii cotei SAF sintetice stimulează dezvoltarea și comercializarea combustibililor de aviație sintetici (ACS) și electrificare parțială (electrofuels) etc.). • Acces la finanțări și programe: obiective robuste pot facilita alocarea de subvenții, scheme de certificate, parteneriate publice-privat, și fonduri UE destinate decarbonizării transportului aerian. • Efect de piață asupra lanțurilor de aprovizionare: creșterea cererii pentru SAF stimulează investițiile în producție locală/regională, reducând dependența de importuri și creând lanțuri de valoare mai reziliente. • Angajamentul comunitar UE : alinierea cu inițiativele UE pentru reducerea emisiilor și standardele comune, facilitează comerțul intra-european și compatibilitatea reglementărilor. • Angajamentul și responsabilitatea asupra creării unui mediu mai puțin poluant.	• Costuri ridicate ale SAF sintetice: producția curentă este costisitoare, iar creșterea rapidă a cotei poate crește costurile combustibilului pentru operatori și, eventual, pentru pasageri. • Dependența de capabilități de producție și infrastructură: disponibilitatea în timp real a SAF sintetice la scara necesară poate fi limitată, cu riscul neconformității sau întârzierilor. • Complexitatea monitorizării și raportării: operatorii vor avea de respectat cerințe de monitorizare, raportare și audit, ceea ce poate genera costuri operaționale suplimentare. • Provocări de calitate și standarde: necesitatea unor standarde tehnice comune și interoperabilitate între furnizori poate întârzia adoptarea pe scară largă. • Securitatea lanțului de aprovizionare: riscuri legate de fluctuația prețurilor, reglementări variabile și potențiale perturbări în lanțuri (politice, climatice, comerciale).

Oportunități	Riscuri
- Dezvoltarea capacităților de producție: proiecte locale/regionale de producție SAF sintetice pot crea locuri de muncă, pot stimula industrie chimică și energetică și pot genera exporturi. - Sinergii cu alte politici de decarbonizare: combinarea cu politici de reducere a emisiilor în sectorul transporturilor, suport pentru hidrogen, captare/valorificare de carbon poate crea piste multiple de decarbonizare. - Îmbunătățirea securității energetice: diversificarea surselor de combustibili și reducerea dependenței de petrolul național poate consolida securitatea energetică. - Oportunități de inovare în lanțuri de valoare: instrumente financiare, contracte pe termen lung (oferte de trasabilitate, certificări) pot stimula investiții în cercetare și dezvoltare.	- Fluctuația costuri SAF: creșterea cererii poate duce la explozii de prețuri sau lipsa de materii prime, afectând marja operațională a companiilor aeriene. - Întârzierea în reglementări sau schimbări politice: modificări în cadrul politicilor UE sau a finanțărilor pot submina planurile de investiții pe termen lung. - Provocări tehnologice și standardizare: lipsa de standarde comune complet implementate poate genera incertitudine în lanțurile de furnizare. - Riscuri de securitate a lanțului de aprovizionare: peste regimuri comerciale, tarife, embargouri, sau conflicte globale pot perturba livrările SAF. - Impact asupra prețurilor pentru pasageri: costurile mai mari cu SAF pot afecta costul biletelor, ducând la reacții de piață sau la pierderea cererii.

2. **Anexa nr. 2 „Model pentru raportările operatorilor aerieni”** – stabilește două modele de depunere de către Operatorii aerieni a rapoartelor în format tabelar cu privire la alimentarea cu combustibili de aviație și a achizițiilor de SAF.

Rezultatele scontate după adoptarea și implementarea prezentului proiect de act normativ, se urmărește asigurarea punerii în aplicare consecventă în toate domeniile aviației, și implementarea de toate părțile pentru a atinge obiectivele de decarbonizare ale aviației prin creșterea cotei SAF sintetici. Pe termen scurt, poate implica costuri de tranziție, dar pe termen lung contribuie la stabilitatea prețurilor, competitivitatea transportului aerian și conformitatea cu obiectivele internaționale de decarbonizare.

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 (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) (Text cu relevanță pentru SEE), CELEX: 32023R2405, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L, 2023/2405 din 31 octombrie 2023.

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 Regulamentului enunțat.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Impactul asupra sectorului public este determinat de următoarele aspecte:

- Implementarea și realizarea prevederilor proiectului dat, în cadrul sectorului public va responsabiliza implementarea reglementărilor naționale și locale, supravegherea conformității (monitorizare, raportare, audituri) și asigurarea coerenței cu standardele UE, fiind necesară consolidarea capacităților instituționale pentru verificări, trasabilitate și trasabilitatea livrărilor SAF sintetice.
- Va determina *elaborarea de noi reglementări și standarde*: clarificarea standardelor de calitate, trasabilitate, raportare de emisii și cerințe de verificare a provenienței SAF sintetice. Sectorul public va sprijini implementarea standardelor, certificărilor și etichetării pentru a asigura interoperabilitatea în spațiul UE.
- *Sustenabilitatea bugetară*: inițiativele pot necesita finanțări publice pentru subvenții, schema de certificate, sau sprijin pentru infrastructură și cercetare. Bugetele pot include fonduri pentru proiecte pilot, achiziții publice orientate către SAF sustenabil, și asigurarea finanțării pentru monitorizare și transparență.
- *Instrumente de politică publică*: pot apărea mecanisme de sprijin, cum ar fi subvenții directe, scheme de certificate sau tichete verzi, care să stimuleze producția/ achiziția de SAF sintetice. Autoritățile vor avea rolul de a configura aceste instrumente în mod echitabil, raportabil și proporțional.
- *Planificare strategică și securitate energetică*: transformarea cade în sarcina sectorului public să coordoneze strategiile naționale de decarbonizare, securitate energetică și diversificare a surselor de combustibil pentru aviație, inclusiv investițiile în infrastructură de distribuție, lanțuri de aprovizionare reziliente, și capacități de stocare/depozitare.
- *Conducerea reformelor și alinierea cu obiectivele UE*: instituțiile statului și autoritățile regionale vor alinia politicile sectoriale (transporturi, energie, industrie) cu obiectivele ReFuelEU, asigurând constrângeri proporționale și termene realiste pentru implementare.
- *Transparență și monitorizare a impactului*: sectorul public va fi necesar să dezvolte sisteme de raportare publică pentru emisiile din aviație, cerere de SAF sintetice, fluxuri financiare și performanța lanțului de aprovizionare, sprijinind responsabilitatea democratică și evaluările de impact.

Drept urmare, sectorul public poate să fie supus următoarelor *riscuri*:

- Costuri inițiale pentru instalarea capacităților de monitorizare/raportare și pentru administrarea schemelor de granturi/certificate.
- Provocări de coerență între reglementările naționale și cele UE, necesitatea armonizării și adaptării la diferite contexte naționale.
- Risc privind gradul de implementare determinat de cauza sistemelor administrative sau barierelor birocratice.

Totodată, în sectorul public se vor crea noi *oportunități*:

- Îmbunătățirea securității energetice naționale prin diversificarea surselor de combustibil și creșterea producției locale de SAF sintetice.

- Crearea de locuri de muncă și dezvoltarea unei industrii în domeniul biocombustibililor aviației, cu efect de stimulare economică.
- Îmbunătățirea capacității de reglementare, transparență și guvernanta a lanțului de aprovizionare a combustibililor pentru aviație.

În concluzie: Proiectul aduce un impact semnificativ, dar optim pentru sectorul public, implementarea reglementării ReFuelEU și tranziția către SAF sintetice vor stimula ocuparea forței de muncă în noua industrie de producție și distribuție, vor genera beneficii pentru comunități prin reducerea emisiilor și îmbunătățirea calității aerului, dar pot implica costuri de tranziție pentru consumatori și angajați în perioadele inițiale.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Impactul financiar cu privire la implementarea cerințelor prevăzute în prezentul proiect ar putea fi necesar alocarea resurselor financiare pentru următoarele părți:

- **Autorități naționale și de administrație publică** poate apărea necesitatea la alocarea resurselor financiare, precum:
- *Planificare și guvernanta*, precum: studii de fezabilitate și evaluare de impact, elaborare de politici, standarde, ghiduri naționale (SAF, etichetare), comitete și protocoale de supraveghere, consultanță legală și reglementări pentru conformitate;
- *Conformitate și reglementare*: evaluare de conformitate cu standardele naționale și internaționale, certificări, reacreditări, inspecții și auditurile de conformitate, implementare politici de trasabilitate, costuri legale pentru achiziții publice, licitații;
- *Infrastructură IT și digitalizare guvernamentală*: achiziții de infrastructură IT, servere, stocare, securitate, dezvoltare/achiziție, integrare cu sisteme existente (registre comerciale, evidențe vamale, transport, finanțe), licențe, mentenanță, suport tehnic pe termen lung. În contextul reglementărilor ReFuelEU și SAF, poate include, de exemplu, costuri pentru instalații noi, utilaje, echipamente de stocare, infrastructură de distribuție, sisteme de trasabilitate sau tehnologii software integrate, care vor susține capacitatea operațională pe mai mulți ani. De asemenea va fi necesară alocarea surselor financiare pentru buna funcționare (monitorizare, verificări, rate de raportare).
- *Instruire, formare și dezvoltare capacitate*: program de formare pentru personal guvernamental (oficiali, inspecți, auditori), manuale operaționale, cursuri de specializare, securitate; adaptare la funcțiile specifice (finanțe, logistică, mediu, transport);
- *Achiziții și contractare*: elaborare documente de licitație, evaluare ofertanți, costuri de evaluare a ofertelor, audit de performanță a contractelor, monitorizarea respectării contractelor, remedieri;
- *Implementare tehnologică și securitate*: implementare soluții de monitorizare în timp real, audituri, răspuns la incidente, depozitare în condiții de securitate, mentenanță;
- *Infrastructură fizică și logistică*: amenajări spații, securitate fizică, control acces, camere de stocare, ambalaje, echipamente de măsurare/monitorizare;
- *Finanțare și sustenabilitate*: alocare de fonduri bugetare, scrisori de garanție, finanțare externă, costuri de gestiune a fondurilor, raportare financiară trimestrială/anuală
- *Gestionarea riscurilor și asigurări*: evaluări de risc, planuri de mitigare, asigurări pentru proiect (asigurări de costuri, asigurări de revizuire), fiind necesare pentru proiectele de infrastructură critice.
- *Schimbări organizaționale și comunicare*: programe de schimbare culturală, campanii de informare publică, consultări cu industrii, parteneri;
- *Testare, pilotare și implementare etapizată*: fază pilot în minister/agenții selectate;
- *Monitorizare audituri, rapoarte*, interacțiune cu UE, implicând costuri administrative, posibil costuri de implementare pentru sisteme de raportare, iar în scopuri de finanțare publică, sunt necesare fonduri dedicate pentru suport financiar și evaluări.

- *Resurse umane și operaționale:* recrutare temporară (experți în IT, audit, conformitate), suport operațional pentru primii ani de funcționare, necesită bugete pentru personal suplimentar sau consultanți.
- *Conformitate de mediu și servicii publice:* evaluări de impact de mediu, măsuri de reducere a emisiilor, servicii de raportare către autorități de mediu.
 - impact financiar: alocări bugetare inițiale; poate să includă necesitatea în acordarea granturilor sau creditelor, modele de finanțare mixtă pentru proiecte pilot.

Realizarea prevederilor prezentei legi se va efectua din contul și în limita alocațiilor bugetare aprobate prin legea bugetară anuală și din alte surse neinterzise de legislație, fără necesitatea alocării mijloacelor bugetare suplimentare, iar la estimarea unor eventuale cheltuieli pentru viitor, vor fi propuse în Cadrul Bugetar pe Termen Mediu sau în proiectul de Lege privind bugetul de stat anului corespunzător.

- **Companiile aeriene:**
 - Cheltuieli vor fi stabilite, precum: achiziția SAF, adaptări operaționale pentru utilizarea SAF, costuri de certificare/urmărire a transportului, stocare și distribuție, training personal, investiții în lanțul de aprovizionare, verificarea rapoartelor, amenzile aplicabile;
 - impactul financiar implică creșterea costurilor operaționale pe termen scurt din cauza prețurilor SAF, cu potențial recuperare prin eficiență, reduceri de emisii și posibil sprijin guvernamental sau reglementări de trasabilitate. *(Totodată, a se vedea impactul asupra sectorului privat.)*
- **Furnizorii de petrol/companiile de distribuție:**
 - Va fi necesar alocarea surselor financiare privind extinderea facilităților pentru SAF: creare infrastructură pentru SAF (stocare, infrastructură de amestec, transport, încărcare), adaptări la rețele, echipamente de monitorizare. Cheltuieli pentru operațiuni, mentenanță și asigurări.
 - Echipamente de măsurare și trasabilitate pentru conformitate;
 - Trening și calibrare pentru lanțul de aprovizionare.
 - impact financiar: necesitatea capitalului pentru extinderea capacităților.
- **Producătorii de SAF** vor alocă mijloace financiare pentru investiții în capacități de producție, cercetare și dezvoltare, capacități de stocare și distribuție, certificări, pentru noi instalații tehnologice, pentru materii prime, energie, mentenanță, echipamente de testare, calibrare trasabilitate.
- **Clienți și consumatori (bilete aeriene, transport pasageri/furnizori de servicii):** Ar putea să determine costuri în creștere pe termen scurt dacă prețul SAF se revărsă în prețuri de bilet și pot exista costuri indirecte prin tarife de transport. Prevede un impact asupra prețurilor medii ale biletelor, potențial costuri de transport noi în investiții legate de transparență și trasabilitate în lanțul de aprovizionare. Efectele creșterii pot fi stabilizate prin eficiența operațională, reduceri de emisii și finanțare verde. *(Totodată, a se vedea impactul asupra sectorului privat.)*
- **Furnizori de servicii și soluții tehnologice (hardware/software de trasabilitate, monitorizare, certificare),** poate să includă cheltuieli financiare pentru dezvoltare/achiziție de soluții de trasabilitate, auditări software, trening, echipamente, licențe precum și lucrările de mentenanță.

Tranziția de la combustibilii fosili la SAF va juca un rol considerabil în facilitarea decarbonizării. Cu toate acestea, având în vedere subdezvoltarea actuală a pieței Uniunii pentru SAF, nivelul ridicat de concurență dintre operatorii de aeronave și diferența importantă de preț dintre combustibilii de aviație convenționali și SAF, această tranziție ar trebui sprijinită prin stimulente care să reflecte beneficiile pentru mediu ale SAF și să facă acești combustibili mai competitivi pentru operatorii de aeronave.

Veniturilor provenite din amenzi sau a echivalentului în valoare financiară al acestor venituri necesită a fi utilizate pentru a sprijini proiecte de cercetare și inovare în domeniul SAF, producția de SAF sau mecanismele care permit reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali ce ar contribui la realizarea acestui obiectiv, dar nici de cum să fie alocați cu altă destinație.

Amenzile aplicabile furnizorilor de combustibil de aviație care nu respectă cotele minime prevăzute ar trebui să fie completate de obligația de a aproviziona piața cu cantitățile de SAF, inclusiv combustibili de aviație sintetici, corespunzătoare nerespectării cotelor minime prevăzute în perioada de raportare ulterioară. Cu toate acestea, furnizorii de combustibil de aviație ar trebui să beneficieze de flexibilitate în îndeplinirea obligațiilor privind furnizarea de combustibili de aviație sintetici, precum și a obligației conexe privind deficitele într-o perioadă de tranziție cuprinsă între 2030 și 2034, când această obligație intră în vigoare pentru prima dată, pentru a facilita tranziția și realizarea obiectivelor.

Pentru a asigura condiții de concurență echitabile pe piața internă a aviației și respectarea obiectivelor ambițioase ale Uniunii în materie de climă, prezentul proiect prevede sancțiuni efective, proporționale și cu efect de descurajare pentru furnizorii de combustibil de aviație și pentru operatorii de aeronave în caz de nerespectare. Nivelul sancțiunilor fiind proporțional cu daunele aduse mediului și cu prejudiciul adus condițiilor de concurență echitabile de pe piața internă cauzate de nerespectare. Atunci când impun amenzi și alte sancțiuni, autoritățile vor ține cont de evoluția prețului combustibilului de aviație și al SAF în anul de raportare și pot ține seama, de asemenea, de gradul de nerespectare, de exemplu în cazul încălcărilor repetate.

Este esențial să se asigure faptul că cotele minime de SAF pot fi furnizate cu succes pe piața aviației

În acest scop, ar trebui conceput și aplicat un mecanism de flexibilitate care să permită o perioadă de pregătire de 10 ani în care industria SAF să își dezvolte capacitatea de producție și de furnizare în consecință și să permită furnizorilor de combustibil de aviație să își îndeplinească obligațiile în modul cel mai eficient din punctul de vedere al costurilor, fără a reduce ambițiile generale în materie de mediu, permițând totodată organelor de administrare a aeroporturilor din Uniune, furnizorilor de combustibil de aviație și operatorilor de aeronave să facă investițiile tehnologice și logistice necesare. În timpul aplicării mecanismului de flexibilitate, furnizorii de combustibil de aviație pot furniza combustibil de aviație care conține cote mai mari de SAF în anumite aeroporturi pentru a compensa combustibilii de aviație cu cote mai mici de SAF din alte aeroporturi sau disponibilitatea redusă a combustibilului de aviație convențional în alte aeroporturi.

Tranziția reușită către SAF necesită o abordare cuprinzătoare și un mediu propice adecvat care să stimuleze inovarea, implicând atât investiții publice și private în cercetare și dezvoltare, cât și sprijin pentru redistribuirea, recalificarea și perfecționarea lucrătorilor, precum și măsuri tehnologice și operaționale și introducerea SAF și a tehnologiilor cu zero emisii, inclusiv a infrastructurii necesare de realimentare și reîncărcare în aeroporturile din Uniune, ținând cont de principiul „eficiența energetică înainte de toate”. În acest scop, veniturile generate de amenzi ar trebui alocate proiectelor SAF. În plus, instituirea unei alianțe industriale europene prin intermediul unei colaborări voluntare a părților interesate din lanțul valoric urmărește să promoveze în continuare furnizarea și utilizarea SAF în Europa.

Totodată, va fi necesar identificarea de opțiuni de modificare, inclusiv mecanisme de sprijinire a producției și a alimentării cu SAF, precum și mecanisme care să permită reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali, pentru a limita efectele negative asupra conectivității aeriene și a concurenței și pentru a atenua relocarea emisiilor de dioxid de carbon.

Prin urmare, este important să se continue aceste eforturi și să se faciliteze investițiile în SAF. Investițiile în proiecte privind capacitățile SAF reprezintă o oportunitate de mediu și totodată industrială, cu efecte de propagare în ceea ce privește crearea de locuri de muncă și inovarea.

1.3. Impactul asupra sectorului privat

Impactul asupra sectorului privat este determinat de cheltuieli nemijlocit legate de achiziția SAF, adaptări operaționale pentru utilizarea SAF, investiții în lanțul de aprovizionare, certificări, training personal, raportare, contractarea verifcatorilor acreditați.

La momentul actual, infrastructura de alimentare cu combustibil existente în cadrul Aeroportului Internațional „Eugen Doga” Chișinău este destinată gestionării combustibilului de aviație convențional (JET A-1), prin intermediul Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” care desfășoară activitatea de depozitare și alimentare. Infrastructura de stocare și distribuție funcționează în regim operațional pentru combustibil convențional.

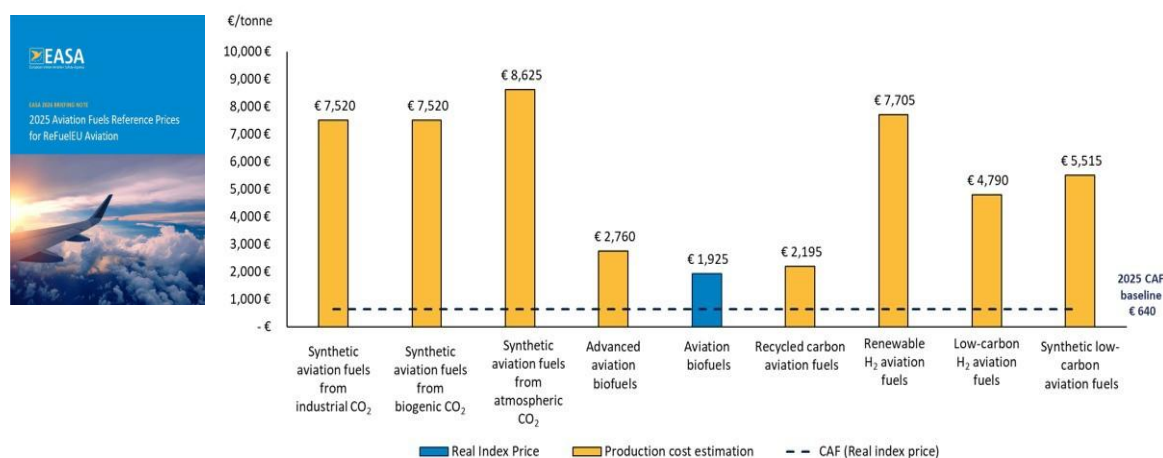
Menționăm că, combustibilul de aviație de tip JET este produs la rafinării petroliere conform cerințelor standardelor stabilite la nivel internațional (ASTM D1655; DEF STAN 91-091), iar combustibilul de aviație cu conținut de SAF este reglementat de standardul ASTM D7566. În Republica Moldova nu există asemenea producători. Astfel, întreaga cantitate de combustibil de aviație puse la dispoziția operatorilor aerieni pe Aeroportul Internațional „Eugen Doga” – Chișinău, în prezent, este importată de la producătorii de combustibil (rafinării) din România. La rândul său România, în calitate de stat membru UE, trebuie să se conformeze prevederilor Regulamentului (UE)2023/2405 (ReFuelEU în domeniul aviației).

Există diverse tipuri de combustibilul SAF, ce diferă după „ciclul de viață”, materie primă, efectul produs de la utilizare (% reducere a emisiilor de CO₂), sine costul și prețul de piață. Prețul de piață poate fi de la 2 la 5 ori mai scump față de prețul la combustibilul convențional. În anul 2025 a fost utilizat combustibilul SAF de 3 ori mai scump decât cel convențional.

ReFuelEUA: Reference Price Briefing 2025

To be published on 26 February 2026

Figure 1: 2025 average prices per RFEUA aviation fuels subcategory



33

Simplele calcule matematice demonstrează, că substituirea a 2% combustibil convențional cu 2% combustibil SAF determină un adaos de preț de circa +4% la tona de combustibil ($100 - 2 + (2 \times 3) = 98 + 6 = 104$).

Acest fapt se confirmă și din informațiile de la operatorii aerieni naționali C.A. „Aerotrascargo” și C.A. „Fly One” S.R.L., care efectuează zboruri regulate spre aeroporturile din UE cu procurarea obligatorie din 01.01.2025 a combustibilului cu 2% SAF. Prin urmare, alimentarea aeronavelor pe aeroporturile din UE, facturile pentru combustibil evidențiază din prețul total, prețul adițional al acestor 2% de SAF, (preț diferit în funcție de tipul SAF în diferite aeroporturi) în fond de la +30 la +45 Euro suplimentar la tonă Kerosen de aviație Jet 1, sau circa 3 – 5 % adaos la prețul mediu de combustibil.

Zborurile de pasageri pe/de pe Aeroportul Internațional „Eugen Doga” - Chișinău se efectuează preponderent cu aeronavele de tip A-320, A-321 și B 737 cu circa 180 locuri pasageri (în mediu, la maxim e posibil 200-240 pasageri).

Consumul de combustibil a aeronavelor de A-320 și B 737 e în jurul la 6 tone Kerosen la 2 ore de zbor (durata medie a zborurilor de pe Aeroportul Internațional „Eugen Doga”- Chișinău, cu distanța de circa 1- 1,3 mii km) (prima oră de zbor – 3,5 tone, următoarea oră de zbor – 2,5 tone). Cantitatea de 6 tone combustibil consumat cuprinde în mediu +40 Euro/tona * 6 tone la 2 ore de zbor = +240 Euro pentru SAF la un zbor de A-320 sau B 737, iar 240 Euro la 180 pasageri = un supliment de +1,33 Euro la costul unui zbor cu durata de ore și, respectiv, la prețul biletului pentru 1 pasager.

Este semnificativ, în acest context, și exemplul Aeroportului Changhi din Singapore (<https://www.caas.gov.sg/who-we-are/newsroom/Detail/new-SAF-levy-to-apply-from-1-apr-2026-for-flights-departing-from-1-oct-2026>).

Astfel, din 01.04.2026 pentru zborurile de pasageri pe/de pe Aeroportul Internațional „Eugen Doga”- Chișinău, se vor introduce taxe separate pasagerilor pentru SAF în funcție de distanța și durata zborului - 1\$/pasager – la zbor spre Bangkok, 2,8\$/pasager – la zbor spre Tokyo, 6,4\$/pasager – la un zbor spre Londra, 10,4\$ - la un zbor spre New York.

Cheltuieli suplimentare pot apărea la o eventuală penalizare a operatorului aerian pentru refuzul de a se alimenta de pe Aeroportul Internațional „Eugen Doga” -Chișinău în volum de cel puțin 90% din necesarul pentru cursa următoare. Aceeași ordine de idei se referă și la furnizorul de combustibil de pe Aeroportul Internațional „Eugen Doga” -Chișinău.

Furnizorii de combustibil de aviație vor avea obligațiunea să raporteze agenției și autorităților competente relevante conținutul de compuși aromatici, naftaline și sulf al combustibililor de aviație furnizați, fiind bazate pe certificatele relevante privind calitatea combustibililor emise pentru a îndeplini cerințele prevăzute de standardele internaționale de calitate a combustibililor și furnizate de producătorii de combustibili și de producătorii de amestecuri.

Totodată, furnizorii de combustibil de aviație vor avea obligația de a raporta anual în baza de date a Uniunii menționată în directiva respectivă cu privire la furnizarea de combustibil de aviație, inclusiv SAF și caracteristicile acestora. Ar trebui furnizate informații cu privire la caracteristicile și originea materiilor prime, procesul de conversie și emisiile generate pe durata ciclului de viață pentru SAF furnizați. Informațiile privind caracteristicile SAF includ tipul de produs și de materii prime utilizat, precum și alte caracteristici de durabilitate necesare pentru demonstrarea respectării de către SAF a criteriilor de durabilitate în temeiul Directivei (UE) 2018/2001.

Companiile aeriene ar trebui să aibă obligația de a raporta anual autorității sau autorităților competente și agenției cu privire la achizițiile lor de SAF și caracteristicile acestora. Ar trebui furnizate informații cu privire la caracteristicile și originea materiilor prime, procesul de conversie și emisiile generate pe durata ciclului de viață pentru fiecare achiziție și tip de SAF.

Operatorii de aeronave ar trebui, de asemenea, să aibă obligația de a raporta anual cu privire la alimentarea efectivă cu combustibil de aviație pentru fiecare aeroport din Uniune, inclusiv cu privire la respectarea de către aceștia a normelor aplicabile în materie de siguranță a combustibililor, astfel încât să demonstreze că nu a avut loc nici un transport nejustificat de combustibil peste cerințele pentru zbor. Rapoartele ar trebui verificate de verficatori independenți și transmise autorității sau autorităților competente și agenției în vederea monitorizării și evaluării conformității. Verficatorii independenți ar trebui să stabilească acuratețea raportărilor anuale efectuate de operatorii de aeronave cu privire la combustibilul de aviație necesar utilizând un instrument aprobat de Comisie.

Pentru a promova utilizarea SAF ale căror prețuri se preconizează că vor fi semnificativ diferite de cele ale combustibililor de aviație convenționali, este esențial ca operatorii de aeronave să poată declara utilizarea de SAF în cadrul schemelor de reducere a gazelor cu efect de seră precum EU ETS sau conform Hotărârii Guvernului nr. 259/2024 cu privire la instituirea și funcționarea Schemei de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA), la alegere, fără

a declara de două ori reducerea emisiilor, beneficiind pentru utilizarea unui lot de SAF în cadrul unei scheme de reducere a gazelor cu efect de seră.

Furnizorilor de combustibil de aviație ar trebui să li se solicite să furnizeze gratuit operatorilor de aeronave orice informații referitoare la proprietățile SAF vânduți respectivului operator de aeronave și care sunt relevante în scopul raportării de către acesta în temeiul prezentului proiect sau al schemelor de reducere a gazelor cu efect de seră.

În concluzie, *impacturile asupra sectorului privat* (companiile aeriene, furnizori de SAF, aeroporturi), constituie:

- *Companiile aeriene*: ajustări operaționale pentru integrarea SAF în mixul de carburant, eventuale costuri inițiale de tranziție, dar perspective de costuri mai stabile pe termen lung dacă cererea pentru SAF crește și oferta este securizată.
- *Furnizorii SAF și partenerii din lanțul de aprovizionare*: investiții în producție și lanțuri de distribuție, posibilă creștere a concurenței între furnizori pentru asigurarea unui flux de SAF la prețuri competitive.
- *Aeroporturile*: adaptări logistice pentru stocare, distribuție și aprovizionare, integrare cu sisteme de raportare și traiectorii de colaborare cu autoritățile naționale.

4.4. Impactul social

Impactul în sfera socială se manifestă printr-un transport aerian mai durabil și sustenabil, cu posibilitatea unor zboruri mai puțin poluante, contribuind la îmbunătățirea calității aerului în comunități afectate de trafic aerian intens.

Pot apărea schimbări în locurile de muncă din sectorul aviației, unele roluri axate pe monitorizare, necesitatea de formare pentru tehnologii verzi.

Consumatorii pot beneficia de practici comerciale mai transparente și de opțiuni de zbor cu impact redus asupra mediului, deși costuri potențial crescute pentru anumite rute, în funcție de prețurile SAF.

Pasagerii trebuie să poată avea încredere în informațiile furnizate de operatorii de aeronave în ceea ce privește durabilitatea combustibililor de aviație pe care îi utilizează și durabilitatea zborurilor lor pentru a face alegeri în cunoștință de cauză atunci când compară diferitele opțiuni de zbor, atât pentru zborurile directe, cât și pentru cele indirecte, oferite de operatorii de aeronave. Pentru ca consumatorii să poată alege în cunoștință de cauză, este nevoie de informații mai solide, fiabile, independente și armonizate despre impactul zborurilor asupra mediului. Prin urmare, este necesar să se stabilească criteriile și indicatorii utilizați pentru a comunica nivelul de performanță privind emisiile al zborurilor lor pe baza unei etichete de mediu comune voluntare (denumită în continuare „eticheta”). Aceștia ar trebui să poată fi actualizați cu ușurință pentru a ține pasul cu schimbările tehnologice și cu standardele internaționale și europene.

În concluzie, *impactul social general* este prevăzut pe termen lung la îmbunătățirea potențială în sănătate și bunăstare prin reducerea emisiilor și a poluării locale și crearea oportunități de mobilitate mai durabilă, dar și provocări pentru forța de muncă în tranziția către tehnologii verzi: necesitatea de formare și recalificare.

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.

În procesul măsurilor de raportare, monitorizare și verificare se vor face strict conform cadrului normativ în scopul asigurării respectării cadrului normativ național.

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Există probabilitatea identificării impacturilor asupra competitivității sectorului, fiind determinat de rapiditatea și conformarea la noile cerințe a organizațiilor. Odată cu introducerea și extinderea SAF în aeroporturile din Uniune, practicile de transport de combustibil peste cerințele pentru zbor ar putea fi exacerbate ca urmare a creșterii costului combustibilului de aviație. Practicile de transport de combustibil peste cerințele pentru zbor pun în pericol și condițiile de concurență echitabile din Uniune între operatorii de aeronave și între aeroporturi. Prin urmare, prezentul proiect ar trebui să impună operatorilor de aeronave obligația de a realimenta aeronavele înainte de plecarea de pe un anumit aeroport din Uniune. Cantitatea de combustibil alimentat înainte de plecarea de pe un anumit aeroport din Uniune ar trebui să fie proporțională cu cantitatea de combustibil necesară pentru operarea zborurilor cu plecare de pe aeroportul respectiv. Această cerință asigură faptul că se aplică condiții egale operatorilor de aeronave din Uniune și celor străini pe întreg teritoriul Uniunii, asigurând totodată un nivel ridicat de protecție a mediului.

4.5. Impactul asupra mediului

Proiectul implică *primordial un impact pozitiv asupra mediului pe termen lung*, privind reducerea emisiilor de carbon până în anul 2050 până la limita zero pe domeniul transportului aerian, fiind reducerea emisiilor de CO₂ la nivelul ciclurilor de viață a combustibililor utilizați în aviație, încurajarea producției de SAF și a lanțurilor de aprovizionare mai durabile, contribuind la obiectivele climatice ale UE/SEE, cu potențial scădere a poluării în aer, îmbunătățiri în calitatea aerului local în zonele cu trafic aerian intens.

Unul dintre cele mai semnificative efecte va fi reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră. Prin promovarea utilizării surselor regenerabile de energie, cum ar fi energia solară, eoliană, hidroelectrică și biomasa, va contribui direct la diminuarea dependenței de combustibilii fosili, care sunt principalii responsabili pentru emisiile de dioxid de carbon și alte gaze nocive. Acest lucru este esențial pentru îndeplinirea angajamentelor Republicii Moldova și pentru atingerea obiectivelor climatice ale Uniunii Europene, care vizează neutralitatea emisiilor de carbon până în 2050. Pe lângă reducerea emisiilor, va contribui la îmbunătățirea calității aerului. Înlocuirea surselor de energie poluante cu surse regenerabile va duce la scăderea poluării atmosferice, reducând astfel incidența problemelor de sănătate asociate poluării. Acest lucru va avea un impact pozitiv direct asupra sănătății publice, în special în zonele urbane și industriale, unde poluarea aerului este o problemă majoră.

Utilizarea sporită a SAF, care au de obicei, un conținut de compuși aromatici și de sulf mai scăzut, va contribui la reducerea impactului asupra climei, altul decât cel generat de emisiile de CO₂. O reducere suplimentară a conținutului de compuși aromatici și de sulf din combustibilii de aviație ar putea să îmbunătățească calitatea aerului din aeroporturi și din jurul lor și să sporească calitatea combustibilului în beneficiul companiilor aeriene, atât prin densitatea ridicată a energiei, cât și prin costuri de întreținere mai mici ca urmare a nivelurilor mai scăzute de funingine.

În plus, ar trebui luate în considerare interdependențele dintre emisiile de CO₂ și alte emisii decât cele de CO₂. Cu toate acestea, este necesar ca reducerea conținutului de compuși aromatici din combustibilii de aviație să fie realizată cu respectarea normelor internaționale de siguranță a combustibililor și menținând condiții de concurență echitabile la nivel internațional.

Pe lângă efectele lor în materie de schimbări climatice, combustibilii de aviație convenționali au efecte negative și asupra calității aerului. Utilizarea sporită a SAF poate juca un rol în îmbunătățirea calității aerului.

În concluzie, impactul asupra mediului înconjurător al implementării acestui act normativ este considerabil și pozitiv, contribuind la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, protejarea biodiversității și gestionarea durabilă a resurselor naturale, precum și la îmbunătățirea calității aerului. Aceste efecte sunt esențiale pentru asigurarea unui mediu sănătos pentru generațiile viitoare și pentru îndeplinirea obligațiilor internaționale ale Republicii Moldova în materie de protecție a mediului și combatere a schimbărilor climatice.

4.6. Alte impacturi și informații relevante

De asemenea, poate fi sesizat *impactul pozitiv asupra inovației tehnologice*, centrate pe diminuarea emisiilor de CO₂, prin promovarea tehnologiilor care utilizează eficient resursele regenerabile, cum ar fi apa și biomasa, ce vor reduce presiunile asupra resurselor finite și se va încuraja o utilizare mai responsabilă a acestora, aspecte ce va facilita pozitiv și mediul investițional prin stabilirea principalelor repere privind dezvoltarea sectorului producerii combustibililor sustenabili și cei sintetici.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

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

Proiectul național transpune prevederile:

➤ **Regulamentul (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) (Text cu relevanță pentru SEE), **CELEX: 32023R2405**, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L, 2023/2405 din 31 octombrie 2023.

În contextul interpretării anumitor dispoziții ale 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, Comisia a elaborat un act explicativ pentru înțelegerea corectă de către părțile interesate a cerințelor legale stabilite în Regulament, precum: **COMUNICAREA COMISIEI privind interpretarea și punerea în aplicare a anumitor dispoziții legale ale Regulamentului (UE) 2023/2405** al Parlamentului European și al Consiliului privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil (ReFuelEU în domeniul aviației), **CELEX: 52024XC05997**, publicat în Jurnalul Oficial al Comisiei C C/2024/6884 din 09 octombrie 2024.

Rolul Regulamentului urmărește să asigure că transportul aerian din Uniunea Europeană (UE) îndeplinește obiectivele UE în materie de climă pentru anii 2030 și 2050 și joacă un rol esențial în realizarea legislației europene privind clima, menținând în același timp condiții de concurență echitabile pe piața internă, fiind expuse următoarele elemente:

a) obiectivele actului juridic al UE:

Regulamentul (UE) 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 octombrie 2023 prevede cerințele care trebuie îndeplinite de furnizorii de combustibil pentru aviație ce trebuie să se asigure că amestecul de combustibil pentru aviație pus la dispoziția operatorilor de aeronave pe aeroporturile din UE conține o proporție minimă de SAF, începând cu 2025 și o proporție minimă de combustibili de aviație sintetici începând cu 2030. Ambele cote vor crește progresiv până în 2050. Cota minimă a SAF va fi de 2 % în 2025, urmând să ajungă la 70 % în 2050. Cota minimă a combustibililor de aviație sintetici, care contribuie, de asemenea, la atingerea cotei minime a SAF, începe cu 0,7 % în 2030 și crește la 35 % în 2050.

SAF trebuie să fie în conformitate cu directiva privind energia regenerabilă, criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor pentru a fi luate în considerare în cadrul obiectivelor, iar SAF este alcătuită din: biocombustibili pentru aviație, în special biocombustibili avansați și alți biocombustibili, produși din deșeuri și reziduuri; carburanți sintetici pentru aviație, produși din hidrogen regenerabil; și carburanți de aviație cu carbon reciclat.

Suportul la interpretarea Regulamentului UE în cauză este specificat prin COMUNICARE A COMISIEI privind interpretarea și punerea în aplicare a anumitor dispoziții legale ale Regulamentului (UE) 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului, care vine să răspundă la întrebările menite să asigure că părțile vizate conform Regulamentului vor contribui la îndeplinirea obiectivelor climatice ale Uniunii Europene (UE) pentru 2030 și 2050 și punerea în aplicare, menținând în același timp condiții de concurență echitabile pe piața internă.

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

Proiectul național ***transpune parțial*** prevederile Regulamentului UE nr. 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 octombrie 2023. Parțialitatea fiind determinată de lipsa accesului la bază de date a Uniunii pentru raportare, care este accesibilă pentru statele membre UE.

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

Proiectul de act normativ și Tabelele 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 hotărârii 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 urmează a 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 compatibile în raport cu prevederile actului juridic național.

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

Prezentul proiect este elaborat în baza 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).

Măsurile normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar prezentului proiect sunt obligațiunile transpunerii ce derivă din prevederile Anexei III la ASAC, Capitolul E „Mediul înconjurător” și Programul Național de Aderare a Republicii Moldova la UE (PNA) 2025- 2029, CLUSTER 4, AGENDA VERDE ȘI CONECTIVITATE SUSTENABILĂ, Capitolul 14. „POLITICA DE TRANSPORT”, „Transport aerian”, Anexa A., acțiunea nr.186, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025.

În concluzie, menționăm necesitatea executării obligațiilor Republicii Moldova conform ASAC în mod uniform în toate țările UE și în Republica Moldova, fiind atinse obiectivele Acordului privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre, precum și angajamentele asumate de Republica Moldova în calitate de stat membru UE.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

În scopul respectării prevederilor Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul cu privire la inițierea elaborării proiectului a fost plasat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (compartimentul „Transparența”, directoriul „Transparență decizională/Anunțuri de inițiere a politicilor”), și pe portalul guvernamental [particip.gov.md](https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/15241), la adresa - https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/15241.

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

- Ministerul Energiei, Ministerul Mediului (inclusiv Agenția de Mediu și Inspectoratul pentru Protecția Mediului), Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării, Ministerul Finanțelor, Ministerul Afacerilor Interne, Centrul de Armonizare a Legislației, Ministerul Afacerilor Externe, Ministerul Justiției, Centrul Național Anticorupție, Agenția Proprietății Publice, Consiliul Concurenței, Camera de Comerț și Industrie, Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică, Autoritatea Aeronautică Civilă;
- Î.S. „MoldATSA”;
- Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”;
- Î.S. „Aeroportul Internațional Mărculești”;
- Operatorii aerieni.
- Furnizorul de combustibil;
- Operatorii de handling.

Proiectul a fost remis la avizare prealabilă prin scrisorile cu nr.08-509 din 04.02.2026 și nr. 08-648 din 12.02.2026. Avizele recepționate au fost expuse în Sintează.

Informația privind rezultatele avizării a fost inclusă în sinteză. Urmare avizelor recepționate, a fost organizată o ședință de lucru la data de 4.03.2026 în cadrul Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale cu reprezentanții din cadrul Ministerului Energiei, Agenției Naționale pentru Reglementare Energetică, Agenției de Mediu, Autorității Aeronautice Civile și Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”. Urmare a ședinței proiectul a fost ajustat.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul va fi supus prezentării către autoritățile publice responsabile pentru efectuarea expertizei de compatibilitate cu legislația UE, ulterior 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 nota de fundamentare la proiectul actului normativ. Astfel, în cadrul procesului de elaborare a proiectului sunt 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, Tabelul de compatibilitate va fi ajustat, 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.

Informația privind rezultatele expertizei anticorupție urmează a fi inclusă în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării 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 urmează a fi inclusă în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării Raportului de expertiză juridică.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Prezentul proiect stabilește cadrul primar juridic pentru asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil, ReFuelEU în domeniul aviației. Proiectul de Lege stabilește norme privind utilizarea și furnizarea combustibililor de aviație durabili pe aeroporturile Republicii Moldova. Urmare aprobării proiectului prenotat, la implementarea prevederilor vor fi elaborate acte subsecvente, precum elaborarea metodologiei de calcul a penalităților, mecanismul de elaborare a etichetelor de mediu, procedura și mecanismul de verificare/raportare, crearea unui fond privind gestionarea banilor în scopul susținerii producerii SAF precum și alte acțiuni aleatorii, care vor determina necesitatea implementării prezentului proiect.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

În scopul implementării prevederilor proiectului actului normativ ar putea fi determinate următoarele măsuri, conform părților implicate sau entităților care acționează în numele acestora:

- 1) **Autoritățile** (Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Ministerul Energiei, Ministerul Finanțelor, Agenția Națională pentru Reglementarea în Energetică, Ministerul Mediului, Autoritatea Aeronautică Civilă *posibil la necesitate și alte instituții pe segmentul de competență*) evaluarea cadrului național existent pentru achiziția și utilizarea SAF în scopuri de aviație; elaborarea actelor subsecvente pentru implementarea cerințelor ReFuelEU, cerințe de raportare transparentă și monitorizare, stabilirea mecanismelor de verificare; relația cu furnizorii de combustibil și cu operatorii; elaborarea ghidurilor/practicilor pentru achiziții publice sau de stat în domeniul SAF, eventual în colaborare cu Ministerul Energiei, pentru a facilita achiziția în condiții competitive; stabilirea condițiilor pentru licitații, contracte, prelungiri sau ajustări ale contractelor cu furnizori de carburant, ținând cont de cerințe de siguranță, calitate și trasabilitate; cooperare internațională - facilitarea dialogului cu entități din Republica Moldova sau alte țări pentru asigurarea aprovizionării, dacă există lanțuri comune sau proiecte regionale de infrastructură (de ex. import/ambalare/testare SAF); asigurarea respectării normelor de siguranță industrială, a standardelor tehnice pentru SAF și a regulilor de omologare a produselor.
- 2) **Operatorii aerieni** - crearea unui plan de achiziție SAF în acord cu obiectivele ReFuelEU; stabilirea cotei minime de SAF necesare în livrările către flote sau în operațiunile de pe teritoriul țării; monitorizare și raportare a cantităților de SAF utilizate și a surselor de proveniență, pentru a demonstra conformitatea cu reglementările UE; colaborarea cu autorități pentru facilitarea accesului la infrastructură de stocare/purtare a SAF în filtrele/terminalele respective; stabilirea unor acorduri cu furnizorii pentru livrări tonaj, termene, prețuri, conformitate cu standardele de calitate; comunicare AAC și alte instituții vizate pentru atribuțiile comune, inclusiv pentru eventuale măsuri de sprijin sau facilitare.
- 3) **Furnizorul de combustibil** - aprobarea ca furnizor de SAF pentru operațiuni legate de spațiul UE/adiacent, asigurând trasabilitatea și conformitatea cu standardele de calitate ale SAF; implementarea, în cooperare cu partenerii locali, a unui lanț de custodie pentru SAF, necesar pentru raportările către autorități (Moldova/EU) despre cantități, proveniență, și certificări; ajustarea ofertelor comerciale, a contractelor cu operatorii aerieni sau cu entități

guvernamentale pentru livrări de SAF, inclusiv termene, prețuri, cantități, condiții de calitate; respectarea standardelor internaționale pentru SAF (producție, testare, etichetare) și cooperarea cu autoritățile Moldovei pentru autorizații și omologări.

- 4) ***administratorul de aeroporturi din Republica Moldova*** - infrastructură și logistică, evaluarea posibilităților de stocare temporară, tratarea, și distribuția SAF la terminalele aeroportuare și în piste/zonile de operare; stabilirea unor practici de securitate, siguranță, și operare privind stocarea și utilizarea SAF, conform reglementărilor internaționale; implementarea sistemelor de înregistrare a provenienței SAF, utilizării, și cantităților livrate către aeronave, pentru raportare conform cerințelor UE; colaborare cu operatorii și furnizorii, facilitarea conectării între furnizori de SAF și companiile aeriene, precum și sprijin pentru contractarea de facilități de stocare, distribuție, sau echipamente de alimentare cu SAF; raportare și conformitate, colectarea și transmiterea datelor necesare către autorități naționale/tutelar UE pentru monitorizare; pregătirea auditurilor și a verificărilor de conformitate; dezvoltare de capacități: Planuri pentru creșterea infrastructurii pe termen lung, eventual în colaborare cu Guvernul și partenerii regionali, pentru a facilita utilizarea SAF ca parte a obiectivelor de decarbonizare.

Secretar general

Angela ȚURCANU