



UE

GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. ____

din _____ 2025

Chișinău

Cu privire la aprobarea Regulamentului privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană

În temeiul art. 6 alin. (3) lit. a) și c) din Codul Aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr. 95-104/189), cu modificările ulterioare, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

Prezenta hotărâre transpune parțial Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 2019/317 al Comisiei din 11 februarie 2019 de instituire a unui sistem de performanță și de tarifyare în cadrul cerului unic european și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 și (UE) nr. 391/201 (CELEX: 32019R0317), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 056 din 25 februarie 2019, astfel cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/3128 din 16 decembrie 2024.

1. Se aprobă Regulamentul privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană (se anexează).

2. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

3. Prezenta hotărâre intră în vigoare la data de 1 ianuarie 2028.

Prim-ministru

DORIN RECEAN

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,
ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale

Vladimir BOLEA

Aprobat
prin Hotărârea Guvernului nr. /2025

REGULAMENT
privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de
management al traficului aerian și de navigație aeriană

Capitolul I
DOMENIUL DE APLICARE ȘI NOȚIUNILE

1. Regulamentul privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian (ATM) și de navigație aeriană (ANS) (în continuare – *Regulamentul*) stabilește măsurile aplicabile funcționării sistemului de performanță pentru serviciile de navigație aeriană în cadrul spațiului aerian al Republicii Moldova.

2. Regulamentul se aplică furnizării de servicii de navigație aeriană pentru traficul aerian general în cadrul spațiului aerian al Republicii Moldova.

3. Prezentul Regulament se aplică:

3.1. Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (în continuare – *MIDR*), în calitate de autoritate de reglementare;

3.2. Autorității Aeronautice Civile (în continuare – *AAC*), în calitate de autoritate de certificare, supraveghere, monitorizare și control;

3.3. furnizorilor de servicii de navigație aeriană (în continuare – *FSNA*), în calitate de agenți aeronautici certificați și supravegheați de AAC.

4. Totodată, prezentul Regulament se aplică în scopul stabilirii obiectivelor și al monitorizării performanțelor în materie de rentabilitate, autorităților sau entităților care suportă costuri eligibile ce urmează a fi recuperate prin tarifele de utilizare.

5. Prezentul Regulament se aplică serviciilor de navigație aeriană terminală furnizate în aeroporturile situate pe teritoriul Republicii Moldova cu un număr anual de 80 000 sau mai multe mișcări efectuate conform regulilor de zbor instrumental (în continuare – *IFR*). Totodată, MIDR poate decide să aplice dispozițiile prezentului Regulament și serviciilor de navigație aeriană terminală pe aeroporturile care nu au atins numărul respectiv de mișcări.

6. În sensul prezentului Regulament se aplică următoarele noțiuni:

6.1. *administrator de aeroport* – orice persoană fizică sau juridică care exploatează unul sau mai multe aerodromuri;

6.2. *centru de control regional* – unitate care furnizează servicii de trafic

aerian pentru zborurile controlate din zona sa de responsabilitate;

6.3. *coordonator de aeroport* – persoana fizică sau juridică desemnată pentru a îndeplini sarcinile de coordonare pe aeroporturile coordonate, în conformitate cu capitolul III din Regulamentul privind alocarea sloturilor orare pe aeroporturile din Republica Moldova, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 462/2018;

6.4. *cost real* – cost suportat efectiv într-un an calendaristic pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană care fac obiectul unor conturi certificate sau, în absența unor astfel de conturi certificate, al unui audit final;

6.5. *costuri de restructurare* – costuri punctuale semnificative suportate de FSNA în procesul de restructurare în vederea introducerii de noi tehnologii, proceduri sau modele de afaceri pentru stimularea furnizării de servicii integrate, compensarea angajaților, închiderea centrelor de control al traficului aerian, transferul activităților în sedii noi, scoaterea unor active în afara bilanțului sau dobândirea de participații strategice în cadrul altor FSNA;

6.6. *eveniment excepțional* – circumstanțe în care capacitatea ATM este anormal de redusă, astfel încât nivelul întârzierilor în managementul fluxurilor de trafic aerian (în continuare – *ATFM*) este anormal de ridicat ca urmare a unei limitări planificate cauzate de o schimbare operațională sau tehnică, a unor circumstanțe meteorologice extrem de nefavorabile, a indisponibilității unor părți mari ale spațiului aerian din motive naturale sau politice, a unei acțiuni sindicale sau a activării Celulei europene de coordonare a crizelor în sectorul aviației (în continuare – *EACCC*) de către administratorul de rețea;

6.7. *indicele inflației prognozate* – indicele inflației anuale bazat pe cel de-al treilea an înainte de începerea unei perioade de referință și calculat pe baza celei mai recente previziuni disponibile referitoare la inflație a variației procentuale medii a indicelui prețurilor de consum publicată de Fondul Monetar Internațional (în continuare – *FMI*) pentru Republica Moldova la momentul elaborării planului de performanță. În cazul în care variația procentuală publicată de Fondul Monetar Internațional pentru un anumit an este negativă, se utilizează o valoare zero;

6.8. *indicele inflației reale* – indicele inflației reale anuale bazat pe cel de-al treilea an înainte de începerea unei perioade de referință și calculat pe baza ratei reale a inflației publicate în indicele armonizat al prețurilor de consum în luna aprilie a anului $n + 1$. În cazul în care variația procentuală publicată pentru un anumit an este negativă, se utilizează o valoare zero.

6.9. *investiție majoră* – achiziționarea, dezvoltarea, înlocuirea, modernizarea sau închirierea de active fixe reprezentând o valoare totală pe întreaga durată de viață a activelor, în termeni reali, mai mare de 5 milioane de euro;

6.10. *investiții noi și existente* – achiziționarea, dezvoltarea, înlocuirea, modernizarea sau închirierea de active fixe în cazul cărora costurile de amortizare, costul capitalului sau, în cazul închirierii, costurile de funcționare

pentru investiția respectivă sunt suportate în perioada de referință acoperită de planul de performanță;

6.11. *mișcări de transport aerian IFR pe an* – suma decolărilor și aterizărilor efectuate în condiții IFR, calculată ca medie anuală pe cei trei ani calendaristici anteriori anului în care proiectul de plan de performanță trebuia prezentat în conformitate cu punctul 25.

6.12. *nerespectarea distanțelor minime de separare* – situație în care distanțele minime de separare prevăzute nu au fost menținute între aeronave;

6.13. *perioadă de referință* – perioada de valabilitate și aplicare a obiectivelor de performanță;

6.14. *pătrundere neautorizată pe pistă* – orice eveniment pe un aerodrom care implică prezența incorectă a unei aeronave, a unui vehicul sau a unei persoane în zona protejată a unei suprafețe desemnate pentru aterizarea și decolarea aeronavelor;

6.15. *representant al utilizatorilor spațiului aerian* – orice persoană juridică sau entitate care reprezintă interesele uneia sau mai multor categorii de utilizatori ai spațiului aerian;

6.16. *unitate de servicii de trafic aerian sau unitate ATS* – unitate civilă sau militară responsabilă de furnizarea de servicii de trafic aerian într-un spațiu aerian dat;

6.17. *utilizator al spațiului aerian* – operatorul aeronavei în momentul efectuării zborului sau, atunci când identitatea acestuia nu este cunoscută, proprietarul aeronavei, în afara cazului în care se dovedește că, în momentul respectiv, operatorul aeronavei a fost o altă persoană;

6.18. *valoare de referință* – valoarea calculată de administratorul de rețea pentru întârzierea ATFM pe rută pentru fiecare stat membru și pentru fiecare bloc funcțional de spațiu aerian, pentru a asigura îndeplinirea obiectivului referitor la întârzierile ATFM pe rută stabilit la nivelul Cerului unic european (în continuare – SES);

6.19. *zonă tarifară de rută* – volum de spațiu aerian care se întinde de la sol până la spațiul aerian superior, inclusiv, în care sunt furnizate servicii de navigație aeriană de rută și pentru care sunt stabilite o bază de cost unică și o rată unitară unică;

6.20. *zonă tarifară terminală* – un aeroport sau un grup de aeroporturi situate pe teritoriul Republicii Moldova, în care sunt furnizate servicii de navigație aeriană terminală și pentru care sunt stabilite o bază de cost unică și o rată unitară unică.

Capitolul II

FURNIZAREA DE INFORMAȚII ȘI FACILITAREA MONITORIZĂRII DE CĂTRE FSNA

7. Atunci când acest lucru este necesar pentru îndeplinirea sarcinilor AAC legate de funcționarea detaliată a sistemului de performanță, FSNA furnizează

AAC, la cerere și fără întârziere, următoarele:

7.1. informații privind condițiile relevante pentru stabilirea obiectivelor de performanță naționale;

7.2. date pentru stabilirea ratei de rentabilitate a capitalului propriu pentru tarifele de navigație aeriană;

7.3. informații privind investițiile planificate în primii cinci ani de la data solicitării, indicând profilul cheltuielilor planificate pentru investițiile noi și existente în timpul și după perioada de referință și modul în care investițiile majore contribuie la performanță în fiecare domeniu-cheie de performanță;

7.4. planul de afaceri menționat la ATM/ANS.OR.D.005 din Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative pentru furnizorii de management al traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 119/2023;

7.5. informațiile privind costurile determinate și costurile reale;

7.6. date privind bazele de cost și informații privind repartizarea costurilor între serviciile de navigație aeriană de rută și serviciile de navigație aeriană terminală, precum și date privind veniturile obținute din activități comerciale și date privind fondurile publice primite.

8. FSNA facilitează activitățile necesare în scopul monitorizării efectuate de AAC, în conformitate cu cadrul normativ aplicabil în special prin furnizarea de documente, date, informații și explicații orale relevante, la cerere, și prin acordarea accesului la spațiile, terenurile sau vehiculele relevante.

9. Pe baza acordurilor de lucru cu administratorul de rețea (Eurocontrol), FSNA poate solicita sprijin consultativ de expertiză în vederea atingerii obiectivelor naționale de performanță.

10. În conformitate cu prevederile aranjamentelor de lucru încheiate între AAC și Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (în continuare – EASA), AAC colaborează cu EASA pentru a se asigura că:

10.1. aspectele de siguranță sunt abordate în mod corespunzător, inclusiv stabilirea, revizuirea și punerea în aplicare a indicatorilor-cheie de performanță și a obiectivelor de performanță la nivel național în domeniul-cheie de performanță al siguranței;

10.2. indicatorii-cheie de performanță și obiectivele de performanță în domeniul-cheie de performanță al siguranței sunt în concordanță cu Planul european pentru siguranța aviației.

Capitolul III

DURATA PERIOADELOR DE REFERINȚĂ

11. Perioada de referință pentru planificarea și monitorizarea

performantei serviciilor de navigație aeriană constituie cinci ani calendaristici.

12. Perioadele de referință vor fi aliniate la perioadele de referință stabilite în cadrul SES.

Capitolul IV

INDICATORI-CHEIE DE PERFORMANȚĂ ȘI INDICATORI UTILIZAȚI PENTRU MONITORIZARE LA NIVEL NAȚIONAL

13. Indicatorii-cheie de performanță și indicatorii de monitorizare a performanței serviciilor de navigație aeriană la nivelul Republicii Moldova pentru fiecare domeniu-cheie de performanță sunt cei stabiliți în anexa nr. 1.

14. Pot fi stabiliți indicatori-cheie de performanță și indicatori de monitorizare, în plus față de cei menționați în anexa nr. 1, în special pentru aspecte civil-militare sau meteorologice.

Capitolul V

OBIECTIVELE DE PERFORMANȚĂ LA NIVEL NAȚIONAL

15. Cel târziu cu 19 luni înainte de începerea unei perioade de referință, AAC, în comun cu FSNA, furnizează MIDR datele privind costurile inițiale și previziunile privind traficul de rută, exprimate în mișcări IFR și în unități de servicii și bazate pe previziunile de bază ale serviciului STATFOR al Eurocontrol referitoare la perioada de referință următoare, ca date de intrare pentru stabilirea obiectivelor de performanță la nivel național.

16. Cel târziu cu 15 luni înainte de începerea unei perioade de referință, MIDR publică intervale orientative pentru obiectivele de performanță la nivel național, constând în valorile minime și maxime anuale între care MIDR intenționează să stabilească obiectivele de performanță la nivel național.

17. MIDR consultă părțile interesate (FSNA, operatorii de aeroporturi, utilizatorii spațiului aerian, organismele profesionale de reprezentare a personalului), precum și alte persoane și organizații relevante, în special în ceea ce privește aspectele legate de siguranță, referitor la aceste intervale orientative.

18. Cel târziu cu 7 luni înainte de începerea unei perioade de referință, MIDR aprobă obiectivele de performanță la nivel național pentru indicatorii-cheie de performanță stabiliți în anexa nr. 1. La aprobarea obiectivelor de performanță, MIDR asigură armonizarea acestor obiective cu cele stabilite la nivelul SES.

19. În acest scop, MIDR:

- 19.1. ia în considerare contribuțiile relevante ale AAC și FSNA;
- 19.2. utilizează previziunile privind traficul de rută, exprimate în mișcări IFR și în unități de servicii și bazate pe cele mai recente previziuni de bază disponibile ale Serviciului de statistică și previziuni al Eurocontrol (STATFOR);
- 19.3. justifică fiecare obiectiv de performanță la nivel național printr-o descriere a ipotezelor și a motivelor care stau la baza obiectivului respectiv, inclusiv a utilizării datelor de intrare menționate la subpunctul 19.1, a rezultatului consultării menționate la punctul 17 și a altor date factuale relevante.

Capitolul VI PLANUL DE PERFORMANȚĂ

20. AAC, în comun cu FSNA, elaborează planul de performanță la nivel național, pe baza contribuțiilor FSNA, prezentate sub forma unui proiect de performanță.

21. Planul de performanță se elaborează în conformitate cu modelul prevăzut în anexa nr. 2 și include:

- 21.1. obiectivele de performanță obligatorii;
- 21.2. costurile planificate pentru serviciile de navigație aeriană de rută și de navigație aeriană terminală;
- 21.3. sistemele de stimulente, dacă este cazul, precum și măsurile care vizează atingerea obiectivelor de performanță, cu o descriere a principalelor măsuri care vizează atingerea obiectivelor de performanță;
- 21.4. confirmarea faptului că planul este compatibil cu domeniul de aplicare a prezentului Regulament;
- 21.5. previziunile privind traficul de rută, exprimate în mișcări IFR și în unități de servicii și bazate pe previziunile de bază ale serviciului STATFOR al Eurocontrol;
- 21.6. previziunile privind traficul terminal, exprimate în mișcări IFR și în unități de servicii, bazate pe previziunile de bază ale serviciului STATFOR al Eurocontrol;
- 21.7. informații despre investițiile majore;
- 21.8. informații despre planurile de gestionare a schimbărilor pentru implementarea schimbărilor majore ale spațiului aerian sau pentru îmbunătățirea sistemului ATM, menite să reducă la minimum orice impact negativ asupra performanței rețelei.

22. Planul de performanță poate conține obiective de performanță suplimentare stabilite pe baza indicatorilor-cheie de performanță menționați la punctul 14.

23. AAC consultă FSNA, reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și,

dacă este cazul, administratorii aeroporturilor și coordonatorii de aeroporturi (după caz) cu privire la proiectul de plan de performanță și sistemele de stimulente incluse în acesta.

24. Sistemele de stimulente incluse în planul de performanță, aprobate de MIDR:

24.1. stabilesc stimulente de natură financiară pentru atingerea obiectivelor de performanță în domeniile-cheie de performanță ale rentabilității și capacității în mod eficace și proporțional;

24.2. se aplică pe întreaga perioadă acoperită de planul de performanță;

24.3. sunt nediscriminatorii, transparente și eficace;

24.4. se aplică serviciilor de navigație aeriană de rută și de navigație aeriană terminală, în condițiile stabilite la punctul 5.

25. Proiectul de plan de performanță elaborat de AAC este transmis către MIDR pentru aprobare cu cel târziu trei luni înainte de începerea perioadei de referință la care se referă.

Capitolul VII

VERIFICAREA CARACTERULUI COMPLET AL PROIECTULUI DE PLAN DE PERFORMANȚĂ

26. MIDR verifică dacă proiectul de plan de performanță prezentat de AAC conține toate elementele necesare pentru evaluarea respectării cerințelor enumerate la punctele 21 și 23.

27. În cazul în care, după ce a efectuat verificarea menționată la punctul 26, MIDR constată că unul sau mai multe elemente lipsesc, acesta solicită AAC, în termen de o lună de la data primirii proiectului de plan de performanță, să prezinte un proiect de plan de performanță actualizat, care să conțină elementul sau elementele care lipsesc.

28. În acest caz, AAC transmite MIDR proiectul de plan de performanță actualizat fără întârzieri nejustificate și, în orice caz, în termen de trei săptămâni de la data solicitării MIDR.

29. MIDR începe evaluarea proiectului de plan de performanță menționată la punctul 30 după ce efectuează verificarea menționată la punctul 26 și constată că proiectul de plan de performanță conține toate elementele necesare sau la primirea proiectului de plan de performanță actualizat menționat la punctul 27, după caz.

Capitolul VIII

EVALUAREA ȘI REVIZUIREA PROIECTULUI DE PLAN DE PERFORMANȚĂ

30. MIDR evaluează coerența obiectivelor de performanță cuprinse în proiectul de plan de performanță cu obiectivele de performanță similare celor stabilite la nivelul SES pe baza criteriilor prevăzute la punctul 1 din anexa nr. 3, ținând seama de circumstanțele locale. MIDR poate completa evaluarea prin revizuirea proiectului de plan de performanță în ceea ce privește elementele menționate la punctul 2 din anexa nr. 3.

31. În cazul în care, pe baza evaluării menționate la punctul 30, se constată că obiectivele de performanță cuprinse în proiectul de plan de performanță sunt coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivel național, MIDR emite, în termen de cinci luni de la data primirii proiectului de plan de performanță sau, după caz, a proiectului de plan de performanță actualizat menționat la punctul 27, un ordin prin care notifică AAC acest lucru.

32. În cazul în care, pe baza evaluării menționate la punctul 30, se constată că unul sau mai multe dintre obiectivele de performanță cuprinse în proiectul de plan de performanță nu sunt coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivel național, MIDR emite, în termen de cinci luni de la data primirii proiectului de plan de performanță sau, după caz, a proiectului de plan de performanță actualizat menționat la punctul 27, un ordin care prevede recomandările privind îmbunătățirea performanțelor. În acest caz, în termen de trei luni de la emiterea ordinului MIDR, AAC revizuieste obiectivele de performanță și ia măsurile corespunzătoare pentru revizuirea în consecință a proiectului de plan de performanță, ținând seama de recomandările MIDR, și îi prezintă acestuia proiectul de plan de performanță revizuit.

Capitolul IX

EVALUAREA PROIECTULUI DE PLAN DE PERFORMANȚĂ ȘI A OBIECTIVELOR DE PERFORMANȚĂ REVIZUITE ȘI ADOPTAREA DE MĂSURI CORECTIVE

33. MIDR, după primirea proiectului de plan de performanță revizuit, care i-a fost prezentat în conformitate cu punctul 32, evaluează proiectul de plan de performanță revizuit și coerența obiectivelor de performanță revizuite cuprinse în acesta cu obiectivele de performanță stabilite la nivel național, pe baza criteriilor prevăzute la punctul 1 din anexa nr. 3, ținând seama de circumstanțele locale. MIDR poate completa evaluarea prin revizuirea proiectului de plan de performanță în ceea ce privește elementele menționate la punctul 2 din anexa nr. 3.

34. În cazul în care, pe baza evaluării menționate la punctul 33, se constată că obiectivele de performanță revizuite cuprinse în proiectul de plan de performanță revizuit sunt coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivel național, MIDR emite, în termen de cinci luni de la data primirii proiectului de plan de performanță revizuit, un ordin prin care notifică acest lucru AAC.

35. În cazul în care, pe baza evaluării menționate la punctul 33, se constată că există dubii în legătură cu coerența obiectivelor de performanță revizuite cuprinse în proiectul de plan de performanță revizuit cu obiectivele de performanță stabilite la nivel național, MIDR inițiază, în termen de cinci luni de la data primirii proiectului de plan de performanță revizuit, o examinare detaliată a obiectivelor de performanță respective, solicitând informații suplimentare din partea AAC, dacă este necesar.

36. În cazul în care, după efectuarea examinării detaliată menționate la punctul 35, se constată că obiectivele de performanță revizuite cuprinse în proiectul de plan de performanță revizuit sunt coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivel național, MIDR emite, în termen de cinci luni de la data inițierii examinării detaliată, un ordin prin care notifică acest lucru AAC.

37. În cazul în care, după efectuarea examinării detaliată menționate la punctul 33, se constată că obiectivele de performanță revizuite cuprinse în proiectul de plan de performanță revizuit nu sunt coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivel național, MIDR emite, în termen de cinci luni de la data inițierii examinării detaliată, un ordin care prevede măsurile corective care trebuie întreprinse.

Capitolul X

ADOPTAREA PLANULUI DE PERFORMANȚĂ

38. Planul de performanță național este adoptat și publicat după ce MIDR a emis un ordin privind aplicarea punctelor 31, 34 sau 36.

39. Totodată, planul de performanță național poate la fel fi adoptat și publicat după ce MIDR a emis un ordin în urma unei solicitări din partea AAC de a revizui, în cursul perioadei de referință, obiectivele de performanță în conformitate cu punctul 41, cu condiția ca planul de performanță să fie ajustat în ceea ce privește obiectivele de performanță revizuite.

40. În cazul în care, din cauza timpului necesar pentru finalizarea procedurilor menționate la punctele 30-37, nu s-a reușit adoptarea planului de performanță înainte de începerea perioadei de referință în conformitate cu punctele 38 și 39, obiectivele de performanță cuprinse în cea mai recentă versiune a proiectelor de planuri de performanță se aplică, cu titlu provizoriu,

până la adoptarea planurilor de performanță.

CAPITOLUL XI

REVIZUIREA OBIECTIVELOR DE PERFORMANȚĂ ÎN CURSUL UNEI PERIOADE DE REFERINȚĂ

41. În perioada de referință, poate fi revizuit unul sau mai multe obiective de performanță incluse în planul de performanță și poate fi adopt un plan de performanță modificat în consecință, numai în cazul în care sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:

41.1. se consideră că revizuirea preconizată este necesară și proporțională având în vedere apariția uneia sau a mai multe dintre următoarele situații:

41.1.1. cel puțin unul dintre pragurile de alertă este atins, iar AAC a evaluat situația și a demonstrat că efectele atingerii pragului sau a pragurilor de alertă nu pot fi reduse suficient decât dacă obiectivele de performanță sunt revizuite;

41.1.2. datele, ipotezele și motivațiile inițiale, inclusiv cele legate de investiții, pe baza cărora au fost stabilite obiectivele de performanță în cauză nu mai sunt corecte într-o măsură semnificativă și durabilă, din cauza unor circumstanțe care nu puteau fi prevăzute la momentul adoptării planului de performanță, iar AAC a evaluat situația și a demonstrat că efectele acestei situații nu pot fi atenuate suficient decât dacă obiectivele de performanță sunt revizuite;

41.2. pe baza unei cereri motivate din partea AAC, MIDR a stabilit că:

41.2.1. este de acord că revizuirea preconizată este necesară și proporțională având în vedere apariția uneia sau a mai multe dintre situațiile menționate la subpunctul 41.1;

41.2.2. obiectivele de performanță revizuite preconizate sunt coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul SES, după evaluarea acestor obiective pe baza criteriilor prevăzute la punctul 1 din anexa nr. 3;

41.2.3. MIDR emite ordinul menționat la subpunctul 41.2 în termen de șapte luni de la data prezentării cererii complete de către AAC.

42. Revizuirile obiectivelor de performanță adoptate în temeiul punctului 41 nu se aplică retroactiv.

Capitolul XII

MONITORIZARE ȘI RAPORTARE

43. AAC monitorizează performanța serviciilor de navigație aeriană furnizate în spațiul aerian al Republicii Moldova, cu scopul de a evalua dacă sunt îndeplinite obiectivele de performanță incluse în planul de performanță.

44. În cazul în care AAC constată că obiectivele nu sunt îndeplinite,

informează de îndată MIDR și, fără întârzieri nejustificate, solicită FSNA aplicarea măsurilor pentru a remedia situația și a atinge obiectivele stabilite în planul de performanță.

Capitolul XIII PUBLICARE

45. MIDR pune la dispoziția publicului, în special prin mijloace electronice, următoarele informații:

45.1. orice decizie care a fost luată în privința aplicării prezentului Regulament;

45.2. proiectul de plan de performanță menționat la punctul 25;

45.3. planul de performanță adoptat menționat la punctele 30, 31 și 32.

46. AAC pune la dispoziția publicului, în special prin mijloace electronice, rapoarte privind monitorizarea performanței.

Anexa nr. 1
la Regulamentul privind instituirea unui
sistem de performanță pentru serviciile de
management al traficului aerian și
de navigație aeriană

**Indicatori-cheie de performanță pentru stabilirea
obiectivelor la nivel național**

1. SIGURANȚĂ

1.1. Indicatori-cheie de performanță

Nivelul minim al eficacității managementului siguranței care trebuie atins de FSNA certificați pentru furnizarea de servicii de trafic aerian. Acest indicator-cheie de performanță (în continuare – *KPI*) măsoară nivelul de implementare a următoarelor obiective de management al siguranței:

- (a) politica și obiectivele în domeniul siguranței;
- (b) managementul riscurilor la adresa siguranței;
- (c) asigurarea siguranței;
- (d) promovarea siguranței;
- (e) cultura siguranței.

În sensul acestui indicator, „local” înseamnă la nivelul furnizorilor de servicii de navigație aeriană.

1.2. Indicatori pentru monitorizare

(a) Rata pătrunderilor neautorizate pe pistă pe aeroporturile din Republica Moldova, calculată ca număr total de pătrunderi neautorizate pe pistă cu un impact asupra siguranței care au avut loc pe aeroporturile respective, împărțit la numărul total de mișcări IFR și VFR efectuate pe aeroporturile respective.

(b) Rata nerespectării distanțelor minime de separare în spațiul aerian al tuturor unităților de control ale serviciilor de trafic aerian, calculată ca număr total de nerespectări ale distanțelor minime de separare cu un impact asupra siguranței care au avut loc în spațiul aerian, împărțit la numărul total de ore de zbor controlate în spațiul aerian respectiv.

(c) Rata pătrunderilor neautorizate pe pistă pe un aeroport, calculată ca număr total de pătrunderi neautorizate pe pistă la care au avut o contribuție serviciile de trafic aerian sau serviciile CNS, cu un impact asupra siguranței, care au avut loc pe aeroportul respectiv, împărțit la numărul total de mișcări IFR și VFR efectuate pe aeroportul respectiv.

(d) Rata nerespectării distanțelor minime de separare în spațiul aerian în care furnizorul de servicii de navigație aeriană furnizează servicii de trafic aerian, calculată ca număr total de nerespectări ale distanțelor minime de separare la care au avut o contribuție serviciile de trafic aerian sau serviciile CNS, cu un impact asupra siguranței, împărțit la numărul total de ore de zbor controlate în spațiul aerian respectiv.

Indicatorii pentru monitorizare menționați la acest punct se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.

În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (a) și (c), „local” înseamnă la nivel de aeroport.

În sensul indicatorului prevăzut la litera (b), „local” înseamnă la nivel național.

În sensul indicatorului prevăzut la litera (d), „local” înseamnă la nivelul furnizorilor de servicii de navigație aeriană.

2. MEDIU

2.1. Indicatori-cheie de performanță

Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale, calculată după cum urmează:

(a) comparația dintre lungimea segmentului pe rută al traiectoriei reale stabilite pe baza datelor de supraveghere și distanța parcursă, prin însumarea zborurilor IFR din interiorul spațiului aerian local sau care îl traversează;

(b) „segmentul pe rută” înseamnă distanța de zbor parcursă în afara unui cerc de 40 de mile nautice în jurul aeroporturilor de origine și de destinație;

(c) în cazul zborurilor cu plecarea sau sosirea pe un aeroport din afara spațiului aerian local, pentru calcularea acestui indicator se iau în considerare punctele de intrare sau de ieșire din spațiul aerian local;

(d) în cazul zborurilor cu plecarea sau sosirea pe un aeroport din spațiul aerian local care traversează un spațiu aerian nelocal, pentru calcularea acestui indicator se ia în considerare numai segmentul din spațiul aerian local;

(e) „distanța parcursă” este o funcție a poziției punctelor de intrare și ieșire ale zborului în și din spațiul aerian local. Distanța parcursă reprezintă contribuția punctelor respective la distanța ortodromică dintre originea și destinația zborului;

(f) în sensul acestui indicator, „local” înseamnă la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, în funcție de nivelul la care este stabilit planul de performanță;

(g) indicatorul se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință, ca medie. La calcularea acestei medii, cele mai mari zece valori zilnice și cele mai mici zece valori zilnice sunt excluse din calcul.

2.2. Indicatori pentru monitorizare

(a) Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei ultimului plan de zbor depus, calculată la nivel local după cum urmează:

(i) diferența dintre lungimea segmentului pe rută al traiectoriei ultimului plan de zbor depus și partea corespunzătoare din distanța ortodromică, prin însumarea tuturor zborurilor IFR din interiorul spațiului aerian local sau care îl traversează;

(ii) „segmentul pe rută” înseamnă distanța de zbor parcursă în afara unui

cerc de 40 de mile nautice în jurul aeroporturilor;

(iii) în cazul zborurilor cu plecarea sau sosirea pe un aeroport din afara spațiului aerian local, pentru calcularea acestui indicator se iau în considerare punctele de intrare sau de ieșire din spațiul aerian local;

(iv) în cazul zborurilor cu plecarea sau sosirea pe un aeroport din spațiul aerian local care traversează un spațiu aerian nelocal, pentru calcularea acestui indicator se ia în considerare numai segmentul din spațiul aerian local;

(v) se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință, ca medie. La calcularea acestei medii, cele mai mari zece valori zilnice și cele mai mici zece valori zilnice sunt excluse din calcul.

(b) Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare celei mai scurte traiectorii cu constrângeri, calculată la nivel local după cum urmează:

(i) indicatorul reprezintă diferența dintre lungimea segmentului pe rută al celei mai scurte rute cu constrângeri disponibile pentru planificarea zborului, astfel cum a fost calculată de algoritmi de calcul al traiectoriei și de sistemele de validare a planurilor de zbor ale administratorului de rețea, și distanța parcursă pentru toate zborurile IFR din interiorul spațiului aerian local sau care îl traversează;

(ii) acest indicator ține cont de restricțiile de spațiu aerian publicate în documentul privind disponibilitatea rutelor emis de administratorul de rețea și de statutul real al rutelor condiționate la momentul ultimului plan de zbor depus;

(iii) „segmentul pe rută” înseamnă segmentul din afara unui cerc de 40 de mile nautice în jurul aeroporturilor de origine și de destinație;

(iv) în cazul zborurilor cu plecarea sau sosirea pe un aeroport din afara spațiului aerian local, pentru calcularea acestui indicator se iau în considerare punctele de intrare sau de ieșire din spațiul aerian local;

(v) în cazul zborurilor cu plecarea sau sosirea pe un aeroport din spațiul aerian local care traversează un spațiu aerian nelocal, pentru calcularea acestui indicator se ia în considerare numai segmentul din spațiul aerian local;

(vi) „distanța parcursă” este o funcție a poziției punctelor de intrare și ieșire ale zborului în și din spațiul aerian local. Distanța parcursă reprezintă contribuția punctelor respective la distanța ortodromică dintre punctele de origine și de destinație ale zborului.

(vii) se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință, ca medie. La calcularea acestei medii, cele mai mari zece valori zilnice și cele mai mici zece valori zilnice sunt excluse din calcul.

(c) Eficiența zborului vertical corespunzătoare traiectoriei reale dintre punctul superior al urcării și punctul superior al coborârii, calculată după cum urmează:

(i) acest indicator reprezintă procentul din lungimea traiectoriei reale parcurse în limita a 1 000 ft sub sau la orice altitudine deasupra nivelului de zbor planificat față de ultimul plan de zbor depus, prin însumarea tuturor zborurilor IFR din interiorul spațiului aerian local sau care îl traversează;

(ii) indicatorul se calculează ca procent pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.

(d) Timpul suplimentar petrecut în faza de rulare la decolare, calculat la nivel local după cum urmează:

(i) diferența dintre timpul efectiv de rulare la decolare și timpul de rulare la decolare de referință;

(ii) timpul de rulare la decolare de referință reprezintă timpul optim de tranzit necesar pentru rularea la decolare fără așteptare;

(iii) este exprimat în minute per plecare și se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.

(e) Timpul suplimentar petrecut în faza de rulare la aterizare, calculat la nivel local după cum urmează:

(i) diferența dintre timpul efectiv de rulare la aterizare și timpul de rulare la aterizare de referință;

(ii) timpul de rulare la aterizare de referință reprezintă timpul optim de tranzit necesar pentru rularea la aterizare fără așteptare;

(iii) este exprimat în minute per sosire și se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.

(f) Timpul suplimentar petrecut în spațiul aerian terminal, calculat la nivel local după cum urmează:

(i) diferența dintre timpul de tranzit în zona de secvențializare și spațiere a sosirilor (ASMA) și timpul de rulare fără restricții, pe baza timpului de tranzit în ASMA;

(ii) timpul de referință ASMA reprezintă timpul de tranzit necesar pentru executarea apropierei fără așteptare sau vectorizare;

(iii) este exprimat în minute per sosire și se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință;

(iv) ASMA este definită ca un cilindru cu o rază de 40 de mile nautice în jurul aeroportului de sosire.

(g) Eficiența zborului vertical corespunzătoare coborârii, calculată la nivel local după cum urmează:

(i) durata zborului orizontal de la punctul superior al coborârii până la aterizare pentru toate zborurile IFR de sosire;

(ii) exprimată ca durata medie a zborului orizontal în secunde per sosire;

(iii) se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.

(h) Eficiența zborului vertical corespunzătoare urcării, calculată la nivel local după cum urmează:

(i) durata zborului orizontal de la decolare până la punctul superior al urcării pentru toate zborurile IFR de plecare;

(ii) exprimată ca durata medie a zborului orizontal în secunde per plecare;

(iii) se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.

(i) Utilizarea efectivă a unui spațiu aerian rezervat sau segregat, calculată ca raport între timpul alocat solicitat inițial pentru rezervare sau segregare față de traficul aerian general și timpul alocat final utilizat pentru activitatea care necesită o astfel de segregare sau rezervare. Indicatorul se calculează pentru toate alocările de spațiu aerian notificate administratorului de rețea.

Rata de planificare prin intermediul structurilor de spațiu aerian disponibile, inclusiv spațiul aerian rezervat sau segregat și rutele condiționate, pentru traficul aerian general, calculată ca raport între aeronavele care depun planuri de zbor prin aceste structuri de spațiu aerian și numărul de aeronave care ar fi putut să planifice zboruri prin structurile respective.

(j) Rata de utilizare a structurilor de spațiu aerian disponibile, inclusiv spațiul aerian rezervat sau segregat și rutele condiționate, de către traficul aerian general, calculată ca raport între aeronavele care efectuează zboruri prin aceste structuri de spațiu aerian și numărul de aeronave care ar fi putut să planifice zboruri prin structurile respective.

În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (a), (b) și (c), „local” înseamnă la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, în funcție de nivelul la care este stabilit planul de performanță, inclusiv în cazurile de delegare a responsabilității pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian ca rezultat al acordurilor de colaborare transfrontalieră.

În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (d), (e) și (f), „local” înseamnă la nivelul unui aeroport cu minimum 80 000 de mișcări de transport aerian IFR pe an.

În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (g) și (h), „local” înseamnă la nivel de aeroport.

În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (i), (j) și (k), „local” înseamnă la nivel național cu o defalcare la nivelul ariei de responsabilitate a centrelor de control regional, inclusiv în cazurile de delegare a responsabilității pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian ca rezultat al acordurilor de colaborare transfrontalieră.

3. CAPACITATE

3.1. Indicator-cheie de performanță

(a) Durata medie, exprimată în minute, a întârzierii ATFM pe rută per zbor imputabilă serviciilor de navigație aeriană, calculată după cum urmează:

(i) întârzierea ATFM pe rută este întârzierea calculată de administratorul de rețea, exprimată ca diferența dintre ora de decolare estimată și ora de decolare calculată, alocată de administratorul de rețea;

(ii) acest indicator acoperă toate zborurile IFR care traversează spațiul aerian local și toate cauzele de întârzieri ATFM, excluzând evenimentele excepționale; indicatorul acoperă, de asemenea, zborurile IFR care traversează alte spații aeriene, atunci când sunt aplicate corecții de întârziere ca urmare a procesului de ajustare a întârzierilor post-operațiuni coordonat de administratorul

de rețea, în cadrul căruia părțile interesate operaționale îl informează pe acesta cu privire la problemele legate de măsurarea, clasificarea și atribuirea întârzierilor ATFM;

(iii) se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință;

(iv) pentru monitorizare, valorile calculate pentru acest indicator sunt defalcate la nivel național în cazul în care planul de performanță este stabilit la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian, inclusiv în cazurile de delegare a responsabilității pentru furnizarea de servicii de trafic aerian ca rezultat al acordurilor de colaborare transfrontalieră.

(b) Durata medie, exprimată în minute, a întârzierii ATFM la sosire per zbor imputabilă serviciilor de navigație aeriană terminală și aeroportuară, calculată după cum urmează:

(i) întârzierea medie la sosire la aeroportul de destinație cauzată de măsurile de regularizare ATFM per zbor IFR care sosește;

(ii) acoperă toate zborurile IFR care aterizează la aeroportul de destinație și toate cauzele de întârzieri ATFM, excluzând evenimentele excepționale;

(iii) se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință;

(iv) pentru monitorizare, valorile calculate pentru acest indicator sunt defalcate la nivel de aeroport;

În sensul indicatorului prevăzut la litera (a), „local” înseamnă la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, în funcție de nivelul la care este stabilit planul de performanță. În sensul indicatorului prevăzut la litera (b), „local” înseamnă la nivel național.

3.2. Indicatori pentru monitorizare

(a) Procentul de zboruri IFR care își respectă sloturile de plecare ATFM la nivel local calculat pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.

(b) Durata medie, exprimată în minute, a întârzierii înainte de plecare generată de controlul traficului aerian per zbor cauzată de restricții la decolare la aeroportul de plecare, calculată la nivel local după cum urmează:

(i) durata medie a întârzierii înainte de plecare generată de controlul traficului aerian per zbor IFR care pleacă;

(ii) include toate zborurile IFR care decolează de pe aeroportul de plecare și acoperă întârzierile la pornire cauzate de constrângeri de control al traficului aerian atunci când aeronava este gata să părăsească locul de plecare;

(iii) acest indicator se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.

(c) Durata medie, exprimată în minute, a întârzierilor la plecare per zbor, indiferent de cauză, calculată la nivel local.

(d) Procentul din numărul total de minute de întârziere ATFM pe rută care a avut loc în zilele în care fluxul zilnic a depășit traficul zilnic preconizat,

calculat după cum urmează:

- (i) întârzierea ATFM pe rută;
- (ii) traficul zilnic preconizat se referă la profilul de trafic zilnic (trafic orientativ) calculat de administratorul de rețea în luna ianuarie a fiecărui an;
- (iii) fluxul de trafic aerian și cererea de trafic sunt măsurate ca intrări zilnice de zboruri IFR în spațiul aerian;
- (iv) spațiul aerian este zona de responsabilitate definită pentru calcularea întârzierilor ATFM pe rută.

(e) Media ponderată anuală a fluxului zilnic maxim, exprimată ca număr de zboruri IFR pe oră, calculată după cum urmează:

- (i) fluxul zilnic maxim este o medie aritmetică a numărului de zboruri IFR în timpul celor trei ore ale fiecărei zile cu cel mai mare număr de zboruri;
- (ii) valoarea utilizată pentru a calcula ponderarea este numărul de zboruri IFR pe zi.

În sensul indicatorului prevăzut la litera (a), „local” înseamnă la nivel național cu o defalcare la nivel de aeroport.

În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (b) și (c), „local” înseamnă la nivel de aeroport pentru aeroporturi cu minimum 80 000 de mișcări de transport aerian IFR pe an.

În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (d) și (e), „local” înseamnă la nivelul centrelor de control regional.

4. RENTABILITATE

4.1. Indicatori-cheie de performanță

- (a) Productivitatea ATCO
- (b) Gestionarea costurilor

4.2. Indicatori pentru monitorizare

- (a) Pentru monitorizarea productivității ATCO:
 - (i) raportul dintre numărul total de zboruri IFR deservite pe rută și numărul total de ore ATCO exercitate (ACC);
 - (ii) raportul dintre numărul total de zboruri IFR deservite în zonele terminale ale aerodromurilor și numărul total de ore ATCO exercitate (APP+TWR).
- (b) Pentru monitorizarea gestionării costurilor:
 - (i) raportul dintre costurile planificate pentru furnizarea ATM/ANS (ATS, CNS, MET, AIS, ASM, FPD) și costurile reale pentru furnizarea ATM/ANS;
 - (ii) raportul dintre costurile planificate pentru furnizarea SNA pe rută și costurile reale pentru furnizarea SNA pe rută;
 - (iii) raportul dintre costurile planificate pentru furnizarea SNA în zonele terminale și costurile reale pentru furnizarea SNA în zonele terminale.

Anexa nr. 2
la Regulamentul privind instituirea unui
sistem de performanță pentru serviciile
de management al traficului aerian
și de navigație aeriană

MODEL
pentru planul de performanță la nivel național

1. INTRODUCERE

1.1. Descrierea situației, inclusiv domeniul de aplicare al planului în ceea ce privește acoperirea geografică și serviciile, lista furnizorilor de servicii de navigație aeriană acoperiți și alte informații generale relevante pentru planul de performanță.

1.2. Previziunile de trafic menționate la subpunctele 21.5 și 21.6. exprimate în mișcări IFR și în unități de servicii care stau la baza planului de performanță, întemeiate pe previziunile de bază ale Serviciului de statistică și de previziunile Eurocontrol (STATFOR).

1.3. Descrierea rezultatelor consultării părților interesate cu privire la proiectul de plan de performanță, inclusiv punctele de acord și de dezacord și motivele dezacordurilor.

1.4. Lista aeroporturilor cărora li se aplică sistemul de performanță, cu numărul lor mediu de mișcări de transport aerian IFR pe an.

1.5. Precizarea dacă se aplică sau nu sistemul de tarificare simplificat. În caz afirmativ, demonstrarea îndeplinirii condițiilor stabilite pentru sistemul de tarificare simplificat, precum și o descriere a aplicării acestuia și a domeniului său de aplicare în ceea ce privește zonele tarificare vizate.

2. INVESTIȚII

2.1. Descrierea și justificarea costurilor, a naturii și a beneficiilor investițiilor noi și existente în active fixe planificate pentru perioada de referință.

2.2. Informațiile menționate la punctul 2.1 includ în special:

(a) costurile determinate ale investițiilor noi și existente în ceea ce privește amortizarea, costul capitalului și costul închirierii pe întreaga perioadă de referință și pentru fiecare an calendaristic;

(b) descrierea și justificarea investițiilor majore, inclusiv în ceea ce privește următoarele elemente:

(i) valoarea totală a fiecărei investiții majore;

(ii) activul sau activele achiziționate sau dezvoltate;

(iii) informațiile privind beneficiul investițiilor pentru utilizatorii spațiului aerian și rezultatele consultării reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian;

(iv) în ceea ce privește investițiile majore în sistemele ATM:

- o distincție între investițiile în sisteme noi, în restructurarea sistemelor existente și investițiile de înlocuire;

- justificarea relevanței fiecărei investiții cu trimitere la Planul general european pentru ATM și la proiectele comune;

(c) detalii privind sinergiile realizate la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian sau prin alte inițiative de cooperare transfrontalieră, după caz, în special în ceea ce privește infrastructura comună și achizițiile publice comune.

3. OBIECTIVELE NAȚIONALE DE PERFORMANȚĂ SAU OBIECTIVELE DE PERFORMANȚĂ ȘI MĂSURILE CARE VIZEAZĂ REALIZAREA ACESTORA

3.1. Obiectivele naționale de performanță în fiecare domeniu-cheie de performanță, stabilite prin raportare la fiecare indicator-cheie de performanță prevăzut în anexa nr. 1 și care acoperă fiecare an calendaristic al perioadei de referință.

3.2. Pentru toate domeniile-cheie de performanță, descrierea măsurilor principale instituite la nivel național în vederea atingerii obiectivelor de performanță.

3.3. Informații suplimentare pentru a justifica obiectivele naționale de performanță în domeniul-cheie de performanță:

- (a) costurile planificate pentru serviciile de navigație aeriană de rută și de navigație aeriană terminală, stabilite în conformitate cu prezentul Regulament, pentru fiecare an al perioadei de referință;

- (b) unitățile de servicii de navigație aeriană de rută și terminală preconizate, pentru fiecare an al perioadei de referință;

- (c) valorile de referință pentru obiectivele de rentabilitate aferente serviciilor de navigație aeriană de rută și terminală și descrierea și justificarea metodologiei utilizate pentru estimarea valorilor respective;

- (d) descrierea și justificarea criteriilor și a metodologiei de stabilire a tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană;

- (e) descrierea și justificarea rentabilității capitalului propriu al furnizorilor de servicii de navigație aeriană în cauză, precum și a ratei de îndatorare și a nivelului și structurii bazei de active utilizate pentru a calcula costul capitalului inclus în costuri;

- (f) descrierea și justificarea ipotezelor economice, inclusiv:

- ipotezele care au stat la baza calculului costurilor pensiilor incluse în costuri, inclusiv o descriere a reglementărilor naționale pertinente privind pensiile și contabilitatea pensiilor pe care s-au bazat ipotezele respective, precum și informații cu privire la posibilele modificări prevăzute ale acestor reglementări;

- ipotezele privind rata dobânzii la împrumuturile pentru finanțarea furnizării de servicii de navigație aeriană, inclusiv sumele, durata și alte informații pertinente cu privire la împrumuturi, și o explicație pentru media

ponderată a dobânzilor debitoare utilizată pentru a calcula costul capitalului înainte de impozitare și costul capitalului inclus în costuri;

- doar în scop informativ, previziunile privind inflația bazate pe indicii prețurilor de consum (IPC) al Fondului Monetar Internațional (FMI);

- (g) descrierea și explicarea ajustărilor care decurg din anii anteriori perioadei de referință;

- (h) identificarea și clasificarea costurilor planificate;

- (i) dacă este cazul, o descriere a oricărei restructurări semnificative planificate în timpul perioadei de referință;

- (j) dacă este cazul, costurile de restructurare aprobate din perioadele de referință anterioare care urmează să fie recuperate;

- (k) tabelele de raportare și informațiile suplimentare care se anexează la planul de performanță.

3.4. O defalcare a obiectivelor de performanță stabilite la nivelul fiecărui furnizor individual de servicii de navigație aeriană căruia i se aplică planul de performanță și, în ceea ce privește planurile de performanță stabilite la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, care să reflecte contribuțiile fiecărui furnizor vizat la obiectivele de performanță stabilite la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian.

3.5. Atunci când nu există un obiectiv de performanță la nivelul Cerului Unic European, descrierea și explicarea modului în care obiectivele de performanță naționale contribuie la îmbunătățirea performanțelor rețelei europene ATM.

3.6. Descrierea și explicarea interdependențelor și a compromisurilor dintre domeniile-cheie de performanță, inclusiv ipotezele utilizate pentru evaluarea compromisurilor respective.

4. INIȚIATIVE TRANSFRONTALIERE ȘI PUNEREA ÎN APLICARE A SESAR

4.1. Descrierea inițiativelor de cooperare transfrontalieră puse în aplicare sau planificate a fi puse în aplicare la nivelul furnizorilor de servicii de navigație aeriană în vederea îmbunătățirii furnizării de servicii de navigație aeriană. Identificarea câștigurilor în materie de performanță aduse de aceste inițiative în diferitele domenii-cheie de performanță.

4.2. Descrierea progreselor recente și preconizate în ceea ce privește implementarea proiectelor comune SESAR precum și a practicilor de gestionare a schimbărilor în ceea ce privește planurile de tranziție, pentru a reduce la minimum orice impact negativ al schimbărilor asupra performanței rețelei.

5. APLICAREA PLANULUI DE PERFORMANȚĂ

Descrierea măsurilor care vor fi instituite de AAC pentru:

- (a) monitorizarea aplicării planului de performanță;

b) remedierea situațiilor în care obiectivele nu sunt atinse pe parcursul perioadei de referință.

Anexa nr. 3
la Regulamentul privind instituirea unui
sistem de performanță pentru serviciile de
management al traficului aerian
și de navigație aeriană

**Criterii pentru evaluarea planului și a obiectivelor
de performanță la nivel național**

**1. EVALUAREA COERENȚEI OBIECTIVELOR DE
PERFORMANȚĂ NAȚIONALE**

1.1. SIGURANȚĂ

Eficacitatea managementului siguranței

Coerența obiectivelor de performanță naționale referitoare la nivelul eficacității managementului siguranței cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul SES, pentru care, pentru fiecare an calendaristic al perioadei de referință, nivelul de eficiență al managementului siguranței este egal sau mai mare decât obiectivele de performanță corespunzătoare de la nivelul SES.

1.2. MEDIU

**Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare
traectoriei reale**

Coerența obiectivelor de performanță naționale cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul SES pentru fiecare an calendaristic al perioadei de referință, prin compararea obiectivelor de performanță naționale cu valorile de referință pentru eficiența zborului orizontal pe rută stabilite în cea mai recentă versiune a planului de îmbunătățire a rețelei europene de rute, disponibilă la momentul adoptării obiectivelor de performanță la nivelul Republicii Moldova.

În sensul prezentului alineat, „valoare de referință pentru eficiența zborului orizontal pe rută” înseamnă valoarea estimată de către administratorul de rețea a eficienței zborului corespunzătoare traectoriei reale la nivel național de spațiu aerian, în scopul asigurării îndeplinirii obiectivului la nivelul național, similar celui stabilit la nivelul SES privind eficiența zborului orizontal pe rută corespunzătoare traectoriei reale.

1.3. CAPACITATE

Întârzierea ATFM medie pe rută per zbor

Coerența obiectivelor de performanță naționale cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul SES pentru fiecare an calendaristic al perioadei de referință, prin compararea obiectivelor de performanță naționale cu valorile de

referință stabilite în cea mai recentă versiune a planului de administrare a rețelei disponibilă la momentul adoptării obiectivelor de performanță la nivelul Republicii Moldova.

2. REVIZUIREA PROIECTULUI DE PLAN DE PERFORMANȚĂ

2.1. Elemente care fac obiectul revizuirii:

(a) măsurile adoptate pentru realizarea obiectivelor de performanță naționale în fiecare domeniu-cheie de performanță, menționate la subpunctul 3.2 din anexa nr. 2;

(b) obiectivele de performanță naționale în ceea ce privește întârzierea medie ATFM la sosire per zbor:

(i) comparație cu nivelul și tendința performanței reale în perioada de referință care precede perioada de referință acoperită de planul de performanță;

(ii) la nivel de aeroport, compararea performanțelor cu aeroporturi similare;

(c) obiective de performanță naționale privind UR (rata unitară) pentru serviciile de navigație aeriană terminală:

(i) comparație cu tendința costului unitar planificat pentru serviciile de rută la nivel local;

(ii) comparație cu nivelul și tendința performanței reale în perioada de referință care precede perioada de referință acoperită de planul de performanță;

(iii) la nivel de aeroport, compararea performanțelor cu aeroporturi similare;

(d) principalii factori și parametri care stau la baza obiectivelor de performanță naționale sau a performanțelor în domeniul-cheie de performanță al rentabilității:

(i) valorile de referință și ipotezele care stau la baza stabilirii costurilor pentru primul an al perioadei de referință, în comparație cu cele mai recente costuri reale disponibile;

(ii) previziunile privind traficul utilizate în planul de performanță și, în cazul în care acestea sunt diferite de previziunile de bază ale STATFOR, justificările furnizate;

(iii) costul planificat al capitalului în ceea ce privește nivelul și structura bazei de active reglementate, precum și costul planificat al capitalului înainte de impozitare, inclusiv rata dobânzii debitoare și rentabilitatea capitalului propriu;

(iv) costurile planificate ale investițiilor noi și existente și justificările furnizate pentru investițiile majore;

(v) costurile pensiilor determinate și ipotezele care stau la baza calculării acestora; costurile pensiilor determinate și ipotezele care stau la baza calculării acestora;

(vi) ipotezele privind rata dobânzii la împrumuturile pentru finanțarea furnizării de servicii de navigație aeriană, inclusiv sumele, durata și alte informații pertinente cu privire la împrumuturi, reconcilierea cu media ponderată

a dobânzilor debitoare utilizată pentru a calcula costul capitalului înainte de impozitare și costul capitalului inclus în costurile planificate;

(vii) metodologia utilizată pentru alocarea costurilor între serviciile de navigație aeriană de rută și terminală și justificările oricărei modificări a metodologiei în comparație cu perioada de referință precedentă;

(e) sistemul sau sistemele de stimulente menționate la punctul 24.

Nota de fundamentare
la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind
instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului
aerian și de navigație aeriană

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

Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian (ATM) și de navigație aeriană (ANS), (în continuare – proiect) a fost elaborat de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR) de comun cu Autoritatea Aeronautică Civilă (AAC).

La fel, în cadrul procesului de elaborare a proiectului a fost implicat și consultat Furnizorul de Servicii de Navigație Aeriană (FSNA) Î.S. MoldATSA, asupra căruia se va răsfrânge direct.

2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ

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

Drept temei pentru emiterea/aprobarea actelor normative cu sigla UE servește:

- Legea nr.112/2014 pentru ratificarea Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte;
- Programul Național de Aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană 2025-2029, din care derivă obligația de armonizare, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.306/2025.

În conformitate cu art. 6 alin. (3) din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017, MIDR *”elaborează și prezintă Guvernului pentru aprobare documente de politici care să conțină vectorii de dezvoltare a aviației civile, precum și proiecte de legi și de alte acte normative de implementare a acestora”*.

Proiectul are drept scop:

1. asigurarea transpunerii parțiale a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei din 11 februarie 2019 de instituire a unui sistem de performanță și de tarification în cadrul cerului unic european și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 și (UE) nr. 391/2013, doar în partea ce ține de **schema de performanță** (Capitolele I – IV); cât privește sistemul de tarification, se va aplica în continuare Hotărârea Guvernului nr.476/2016 cu privire la aprobarea Metodologiei privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană;

2. crearea, la nivel național, a unui mecanism incipient de instituire a unui sistem de performanță pentru serviciile ATM/ANS, componentelor acestuia, modului în care sunt stabiliți indicatorii cheie, obiectivele de performanță, planul de performanță, evaluarea, revizuirea, aprobarea și publicarea acestuia, similar prevederilor stabilite la nivelul Cerului Unic European (Single European Sky - SES), astfel încât la momentul aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană, adică aplicării directe a cadrului normativ european, toate părțile antrenate (FSNA, utilizatorii spațiului aerian, MIDR, AAC, alte organisme relevante) să fie deja familiarizate cu toate aspectele aferente schemei de performanță și responsabilitățile care decurg din aceasta.

Este necesar de menționat faptul că planurile de performanță la nivelul SES au fost inițial aprobate pentru un termen de trei, iar ulterior, inclusiv și la momentul actual pentru un termen de cinci ani, actualmente fiind în derulare cea de-a 4 perioadă de referință (RP01 - 2012-2014, RP02 - 2015-2019; RP03 - 2020-2024; **RP04 - 2025-2029;**), iar prin actul normativ în cauză Republica Moldova își propune ralierea la perioada de referință RP05 – 2030-2035.

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

Art. 40 alin. (1) și (2) din Capitolul IX Managementul traficului aerian și serviciile de navigație aeriană din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 prevăd că serviciile ANS și funcțiile ATM în spațiul aerian al Republicii Moldova sunt asigurate/prestate de furnizori certificați de AAC.

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

AAC îi revine dreptul și obligativitatea de a aproba norme detaliate, documente subordonate (AMC, GM, PIAC, CT), în vederea menținerii unui nivel acceptabil de siguranță al aviației civile. AAC exercită funcția de supraveghere și control în domeniul aviației civile, inclusiv în domeniul ATM/ANS.

De notat că la nivelul SES cadrul normativ aplicabil schemei de performanță suferă modificări continue, conexe derulării perioadelor de referință:

RP01 - 2012-2014 – Regulamentul (UE) nr. 691/2010 al Comisiei din 29 iulie 2010 de stabilire a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2096/2005 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană;

RP02 - 2015-2019 - Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 al Comisiei din 3 mai 2013 de instituire a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea;

RP03 - 2020-2024 - Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei din 11 februarie 2019 de instituire a unui sistem de performanță și de tarifyare în cadrul cerului unic european și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 și (UE) nr. 391/2013. Conform art. 1 (7), regulamentul se aplică celei de a treia perioade de referință, astfel cum se prevede la articolul 7, și perioadelor de referință ulterioare, adică **RP04 - 2025-2029**.

La nivelul SES, sistemul de performanță (indicatorii cheie de performanță, obiectivele de performanță, planurile de performanță) se stabilește la nivel național, la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, la nivelul administratorului de rețea (actualmente fiind desemnat Eurocontrol în calitate de administrator de rețea, de Comisia Europeană) ca ulterior în baza acestora să se aprobe planul de performanță la nivelul UE.

Sistemul de performanță are drept scop îmbunătățirea performanțelor de navigație aeriană și ale funcției de rețea la nivelul SES. Sistemul de performanță ar trebui să contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de sectorul aviației și să permită utilizarea optimă a spațiului aerian, ținând seama de fluxurile de trafic aerian din spațiul aerian european.

Autoritățile naționale de supervizare (AAC) ar trebui să poată obține de la toate părțile relevante, inclusiv de la FSNA (Î.S. MoldATSA), datele pertinente necesare pentru a asigura punerea în aplicare și supravegherea corespunzătoare a aplicării sistemului de performanță la nivel local.

Î.S. MoldATSA facilitează inspecțiile și controalele efectuate de AAC în scopul monitorizării punerii în aplicare a sistemului de performanță. În baza acordurilor de lucru cu administratorul de rețea (Eurocontrol), FSNA poate solicita sprijin consultativ de expertiză în stabilirea, realizarea și evaluarea obiectivelor naționale de performanță.

La fel, este necesar de punctat că la nivelul SES, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 este aplicabil serviciilor de navigație aeriană terminală furnizate în aeroporturile situate pe teritoriile statelor membre cu un număr anual **de 80 000 sau mai multe mișcări de transport aerian** efectuate conform regulilor de zbor instrumental („IFR”).

Inițial, cadrul normativ european aferent schemei de performanțe era aplicabil aeroporturilor care aveau cel puțin un număr anual de **50 000 mișcări** (Regulamentul (UE) nr. 691/2010), ulterior cel puțin **70 000 mișcări** (Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013). Prin urmare, se atestă o creștere continuă a numărului anual de mișcări de transport aerian efectuate conform IFR în raport cu care este aplicabil Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. Pentru

comparație, cel mai mare aeroport din Republica Moldova, Aeroportul Internațional Chișinău, a înregistrat în anul 2024 abia **32604 mișcări**. Prin urmare este o valoare de două ori mai mică decât cea stabilită de Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

La ședința Comitetului Mixt (care își desfășoară activitatea în conformitate cu prevederile Acordului privind Spațiul Aerian Comun - ASAC) din noiembrie 2024 s-a discutat intens asupra modalității/posibilității de transpunere la nivel național a schemei de performanță după cum este prevăzut în Regulamentul (CE) nr. 549/2004 și nemijlocit a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/317 prin crearea și implementarea unei scheme de performanță la nivel național. Propunerile respective au fost luate în considerație la elaborarea proiectului.

"In order to implement the requirements of Article 11 of Regulation (EC) No 549/2004, Moldova shall develop and put in place a national performance scheme including:

- *National performance targets in the key performance areas of safety, environment, capacity and cost-efficiency. The targets shall be set by a governmental mechanism after taking into account input from the national supervisory authority;*
- *A performance plan consistent with the performance targets and including information on ATM investments, in particular those relating to the alignment with SESAR deployment plans including common projects. The performance plan shall be drawn up by the air navigation service provider after consultation of airspace users;*

The consistency of the performance plan with the national performance targets shall be assessed by the national supervisory authority, which, in case of inconsistency, may decide to issue a recommendation that the ANSP propose revised performance targets and appropriate measures. Where the national supervisory authority finds that the revised performance targets and appropriate measures are not adequate, it may decide that the ANSP take corrective measures.

The reference period for the performance scheme shall be decided by Moldova and will be reported to the Joint Committee.

The national supervisory authority shall carry out regular assessments of the achievement of the performance targets."

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Obiectivul de bază urmărit prin transpunerea parțială a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/317 în cadrul normativ național este stabilirea unor măsuri aplicabile funcționării sistemului de performanță pentru serviciile de navigație aeriană în cadrul spațiului aerian al Republicii Moldova.

Paralel cu atingerea obiectivului de bază este necesar de menționat și urmărirea altor obiective la fel de importante:

1) menținerea unui nivel ridicat de siguranță al aviației civile și cât se poate de uniform/standardizat, raportat la SES, având în vedere cei 4 indicatori cheie de performanță stabiliți în Anexa nr.1 la Regulament (siguranța, mediul, capacitatea și rentabilitatea); dat fiind caracterul său imperativ, domeniul-cheie de performanță – **siguranța** - este unul primordial;

2) executarea obligațiilor Republicii Moldova conform Convenției privind aviația civilă internațională și Acordului privind Spațiul Aerian Comun;

Proiectul este structurat pe 13 capitole și 3 anexe, după cum urmează:

- Capitolul I. Domeniul de aplicare și noțiuni;
- Capitolul II. Furnizarea de informații și facilitarea monitorizării de către FSNA;
- Capitolul III. Durata perioadelor de referință;
- Capitolul IV. Indicatori-cheie de performanță și indicatori utilizați pentru monitorizare la nivel național;
- Capitolul V. Obiectivele de performanță la nivel național;
- Capitolul VI. Planul de performanță;

- Capitolul VII. Verificarea caracterului complet al proiectului de plan de performanță;
- Capitolul VIII. Evaluarea și revizuirea proiectului planului de performanță;
- Capitolul IX. Evaluarea proiectului planului de performanță și a obiectivelor de performanță revizuite și adoptarea de măsuri corective;
- Capitolul X. Adoptarea planului de performanță;
- Capitolul XI. Revizuirea obiectivelor de performanță în cursul unei perioade de referință;
- Capitolul XII. Monitorizare și raportare;
- Capitolul XIII. Publicare.
- Anexa nr.1 Indicatori cheie de performanță (în continuare - KPI) pentru stabilirea obiectivelor la nivel național;
- Anexa nr.2 Model pentru planului de performanță la nivel național;
- Anexa nr.3 Criterii pentru evaluarea planului și a obiectivelor de performanță la nivel național.

Odată cu adoptarea Regulamentului privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile ATM/ANS, părțile antrenate în schema de performanță (MIDR, AAC, Î.S. MoldATSA, utilizatorii spațiului aerian național) vor iniția acțiunile necesare și vor interacționa în vederea stabilirii:

perioadei de referință - care ar trebui să fie de așa natură încât să ofere certitudinea necesară pentru punerea în aplicare a programelor multianuale de investiții, pentru a obține rezultatele preconizate ale investițiilor sub forma unor îmbunătățiri ale performanței, permițând, în același timp, acuratețea previziunilor;

indicatorilor-cheie și indicatorilor pentru monitorizare - care ar trebui să fie utilizați în scopul stabilirii unor obiective de performanță realizabile, sustenabile, realiste și cu termene precise la nivel național;

obiectivelor de performanță - care ar trebui să se bazeze pe indicatorii-cheie de performanță;
planului de performanță – care să fie prezentat către MIDR pentru evaluare și revizie;

consultărilor – pentru a se asigura că punctele de vedere ale părților interesate sunt luate în considerație la etapa elaborării planurilor și obiectivelor de performanță.

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

Având în vedere că proiectul este un act normativ cu relevanță UE inclus în Anexa III la ASAC, și respectiv în Anexa A la Programul Național de Aderare a Republicii Moldova la Uniunea European 2025-2029, pct. 227, nu au fost identificate alte opțiuni alternative, decât cea de transpunere, la moment una parțială, în deosebi în contextul în care Republica Moldova este stat-candidat pentru aderarea la Uniunea Europeană.

Având în vedere faptul că Republica Moldova face parte din spațiul aerian european și tinde să se integreze în SES, nu există o altă alternativă decât cea de transpunere parțială a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/317, care îi va permite statului să treacă printr-o perioadă de pregătire, simulare, astfel încât la momentul integrării să poată face față cerințelor și condițiilor impuse la nivelul UE în partea ce ține de schema de performanță.

4. Analiza impactului de reglementare

Proiectul nu reglementează activitatea de întreprinzător.

4.1. Impactul asupra sectorului public

Dezvoltarea capacității profesionale ale AAC dedicate monitorizării performanței ANS.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Implementarea prezentului proiect nu necesită cheltuieli financiare suplimentare din bugetul de stat.
4.3. Impactul asupra sectorului privat
Eficiență operațională crescută, rezultă prin zboruri mai scurte, mai directe și mai puține întârzieri adică economii de combustibil și timp.
4.4. Impactul social
Reducerea întârzierilor și îmbunătățirea punctualității zborurilor, printr-un management mai performant al traficului aerian. Implementarea unui sistem bazat pe indicatori de siguranță sporește încrederea publicului în transportul aerian. Companiile aeriene și operatorii beneficiază de un spațiu aerian gestionat eficient, ceea ce poate duce la: mai multe zboruri , mai puține anulări și potențiale reduceri de costuri transferate spre pasageri. Impact pozitiv asupra pasagerilor din Moldova și diaspora
4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal Fără impact asupra datelor cu caracter personal
4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen Fără impact asupra echității și egalității de gen.
4.5. Impactul asupra mediului
De fapt unul dintre cei 4 indicatori-cheie pentru stabilirea obiectivelor la nivel național este – MEDIUL. Sistemele de performanță ar trebui să îmbunătățească performanța serviciilor de navigație aeriană printr-o abordare „gate-to-gate”, care să acopere atât serviciile de navigație aeriană de rută, cât și serviciile de navigație aeriană terminală. Acestea ar trebui să promoveze îmbunătățirea pe termen lung a performanței serviciilor de navigație aeriană, precum și îmbunătățirea eficienței zborurilor pe rută, generată de funcția de configurare a rețelei europene de rute corespunzătoare. Sistemul de performanță ar trebui să contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de sectorul aviației și să permită utilizarea optimă a spațiului aerian, ținând seama de fluxurile de trafic aerian din spațiul aerian european.
4.6. 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
Republica Moldova, conform angajamentelor asumate prin Acordul privind Spațiul Aerian Comun, în conformitate cu Anexa III la acesta, și-a asumat alinierea la acquis-ul comunitar. În acest sens, proiectul are ca obiectiv transpunerea parțială a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei din 11 februarie 2019 de instituire a unui sistem de performanță și de tarificare în cadrul cerului unic european și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 și (UE) nr. 391/2013. Obiectivul principal al Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/317 este implementarea unui sistem de performanță care să îmbunătățească performanța serviciilor de navigație aeriană printr-o abordare „gate-to-gate”, care să acopere atât serviciile de navigație aeriană de rută, cât și serviciile de navigație aeriană terminală. Acestea ar trebui să promoveze îmbunătățirea pe termen lung a performanței serviciilor de navigație aeriană, astfel cum se reflectă în Planul general european de ATM, ținând seama totodată în mod corespunzător de obiectivele prioritare în materie de siguranță. Sistemul de performanță ar trebui să contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de sectorul aviației și să permită utilizarea optimă a spațiului aerian, ținând seama de fluxurile de trafic aerian din spațiul aerian european.

Proiectul prevede transpunerea parțială a regulamentului european, în partea ce ține de sistemul de performanță, prin crearea unui mecanism referitor la sistemul de performanță similar celui european. Tabelul de concordanță reflectă gradul exact de armonizare.

O mare parte din prevederile actului normativ european se referă la activitatea/atribuțiile Comisiei Europene, administratorului de rețea (Eurocontrol), organismului de evaluare a performanței, EASA, blocurile funcționale de spațiu aerian, interrelațiile dintre acestea și statele membre, prevederi care nu sunt aplicabile actualmente Republicii Moldova și care vor deveni aplicabile Republicii Moldova doar din momentul accederii la Uniunea Europeană.

Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 nu a constituit anterior obiectul transpunerii în legislația națională, deci prezentul proiect fiind un exercițiu primar de transpunere.

În conformitate cu prevederile Legii nr.100/2017, a fost elaborat Tabelul de concordanță reieșind din proiectul inițial al HG și care urmează a fi definitivat, urmare expertizei de compatibilitate a Centrului de Armonizare a Legislației și procesului de avizare și consultări publice.

Tabelul de concordanță revizuit/ definitivat va fi transmis, în conformitate cu pct. 60 din Regulamentul privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene, aprobat prin HG nr. 1171/2018, în format electronic în termen de 20 de zile de la adoptarea finală a proiectului de act normativ Cancelariei de Stat (Centrul de Armonizare a Legislației) pentru a fi inclus în baza de date a legislației naționale armonizate.

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

Ulterior aprobării proiectului și creării cadrului juridic național aferent schemei de performanță, va fi elaborat și aprobat cadrul normativ subordonat (proceduri, instrucțiuni etc.) la nivelul AAC, MIDR și Î.S. MoldATSA.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

Proiectul a fost consultat și definitivat în prealabil, cu unicul prestator de servicii de navigație aeriană din Republica Moldova, Î.S. MoldATSA.

În scopul respectării prevederilor Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul cu privire la inițierea elaborării proiectului a fost plasat la data de 18.03.2025, și spre consultarea publică la data de 10.06.2025, la adresa - https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/14134.

Proiectul a fost consultat și avizat cu părțile interesate și implicate în conformitate cu prevederile Legii nr.100/2017 privind actele normative. Informația privind rezultatele avizării este inclusă în Sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul a fost supus expertizei de autoritățile publice responsabile pentru efectuarea expertizei de compatibilitate cu legislația UE, expertizei anticorupție și a expertizei juridice, conform art. 34 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Concluziile sunt incluse în Sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor.

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

a) Constatările expertizei de compatibilitate

Proiectul a fost supus expertizei de compatibilitate cu legislația UE în conformitate cu prevederile art. 35 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, de Centrul de Armonizare a Legislației. Propunerile și obiecțiile CAL au fost luate în considerare la definitivarea Tabelului de compatibilitate, iar concluziile sunt reflectate în Sinteza proiectului.

b) Constatările expertizei anticorupție

Proiectul a fost supus expertizei anticorupție în conformitate cu prevederile art. 36 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative.

Informația privind rezultatele expertizei anticorupție este inclusă în Sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării raportului anticorupție.

c) Constatările expertizei juridice

Proiectul a fost supus expertizei juridice conform art. 37 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative.

Informația privind rezultatele expertizei juridice este inclusă în Sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării Raportului de expertiză juridică.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Proiectul este un act nou, iar urmare aprobării, va fi elaborat și aprobat cadrul normativ subordonat (proceduri, instrucțiuni etc.) la nivelul MIDR, AAC și Î.S. MoldATSA.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

În contextul implementării prevederilor Anexei III la Acordul privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre, semnat la Bruxelles la 26 iunie 2012 (ratificat prin Legea nr.292 din 21.12.2012), transpunerea parțială a prevederilor Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/317 este necesară în contextul în care Republica Moldova și-a declarat interesul și angajamentul de a se integra treptat în Cerul Unic European (SES) cu toate obligațiile și drepturile care decurg din aceasta.

Se propune ca prezentul proiect să intre în vigoare la 01 ianuarie 2030 întru alinierea Republicii Moldova la perioada a cincea de referință a Cerului Unic European 2030-2035.

Secretar general adjunct

Tatiana NIRCA

SINTEZA

la proiectul de hotărâre cu privire la aprobarea Regulamentului privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană (**număr unic 446/MIDR/2025**).

Nr.	Participantul la avizare (expertizare)/consultare publică, expertizare	Conținutul obiecției/ propunerii, recomandării, concluziei	Se acceptă/ Nu se acceptă	Argumentarea autorului proiectului
Avizare și consultare publică				
1.	Agencia Proprietății Publice , scrisoarea nr. 05-04-4586 din 13.06.2025	Lipsa obiecțiilor.	Se ia act	
2.	Ministerul Apărării , scrisoarea nr. 11/806 din 23.06.2025	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.	Se ia act	
3.	Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării , scrisoarea nr.03- 1865 din 26.06.2025	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.	Se ia act	
4.	Ministerul Finanțelor , scrisoarea nr. 07/5-03/282/946 din 24.06.2025	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.	Se ia act	
5.	Ministerul Mediului , scrisoarea nr. 13-05/1804 din 24.06.2025	Comunicăm susținerea fără obiecții și propuneri.	Se ia act	
6.	Ministerul Muncii și Protecției Sociale , scrisoarea nr. 07/3138 din 24.06.2025	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.	Se ia act	
7.	Centrul de Armonizare a Legislației , scrisoarea nr. 31/02- 126-6751 din 23.06.2025	Clauza de armonizare va fi expusă în următoarea redacție: „Prezenta Hotărâre transpune parțial Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 2019/317 al Comisiei din 11 februarie 2019 de instituire a unui sistem de performanță și de tarifare în cadrul cerului unic european și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare	Se acceptă	

		(UE) nr. 390/2013 și (UE) nr. 391/201, CELEX: 32019R0317, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 056 din 25.02.2019, astfel cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/3128 din 16 decembrie 2024”. La compartimentul 1 al Tabelului se va indica tipul, numărul, instituția/instituțiile care l-a/l-au adoptat, data, titlul actului juridic european, nr. CELEX, inclusiv cea mai recentă modificare a actului care constituie obiect al transpunerii, prin precizarea tipului, a numărului și a datei de adoptare a actului juridic european de modificare: Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 2019/317 al Comisiei din 11 februarie 2019 de instituire a unui sistem de performanță și de tarificare în cadrul cerului unic european și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 și (UE) nr. 391/201, CELEX: 32019R0317, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 056 din 25.02.2019, astfel cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/3128 din 16 decembrie 2024;		
Expertizare				
1.	Centrul Național Anticorupție, scrisoarea nr. 06/2/11689 din 09.07.2025, raport de expertiză nr. Nr. EHG25/10721 din 09.07.2025	Menționăm că în redacția propusă, proiectul nu conține factori și riscuri de corupție	Se ia act	
2.	Ministerul Justiției, scrisoarea nr. 04/2-6701 din 09.07.2025	<i>La proiectul Hotărârii:</i>	Se acceptă	

		La pct. 3 din proiect atragem atenția că, în conformitate cu prevederile art. 56 alin. (1) din Legea nr. 100/2017, actele normative intră în vigoare peste o lună de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova sau la data indicată în textul actului normativ. În context, recomandăm reformularea dispozițiilor pct. 3 pentru a nu denatura concepția legiuitorului privind intrarea în vigoare a actului normativ. Or, nota de fundamentare conține expunerea de motive în ceea ce privește intrarea în vigoare a actului normativ respectiv la data de 01 ianuarie 2030, în contextul în care Republica Moldova și-a declarat interesul și angajamentul de a se integra treptat în Cerul Unic European (SES) cu toate obligațiile și drepturile care decurg din aceasta. <i>La proiectul Regulamentului:</i> În parafa de aprobare textul „nr. din 2025” se va substitui cu textul „nr. ____/2025”. Pornind de la obiectul de reglementare, se recomandă comasarea pct. 2 cu 5 primul enunț și a pct. 3 cu 4. La pct. 13 cuvintele „la Regulament” se vor exclude ca fiind excedente, ținând cont de prevederile art. 55 alin. (4) din Legea nr. 100/201, potrivit căroră „În cazul în care se face trimitere la o normă juridică care este stabilită în același act normativ sau element structural, pentru evitarea reproducerii acesteia, se face trimitere la norma juridică relevantă fără a se preciza că aceasta face parte din același		
--	--	--	--	--

		act normativ sau element structural, cu excepția cazurilor în care această precizare este necesară pentru a exclude orice echivoc.” (observație valabilă pentru toate cazurile similare din proiectul Regulamentului). La pct. 42 textul „Capitolului XI” se recomandă de substituit cu textul „pct. 41”, pentru precizia normei. Pct. 44 se va revedea și reformula corespunzător, prin evitarea expresiilor incerte cum ar fi „riscă să nu fie îndeplinite”, „aplicarea măsurilor adecvate”, pentru a corespunde celor trei criterii de calitate a normei juridice - accesibilitate, previzibilitate și claritate. Subliniem că, norma de drept trebuie să fie formulată cu suficientă precizie, astfel încât să permită persoanei să decidă asupra conduitei sale și să prevadă, în mod rezonabil, în funcție de circumstanțele cauzei, consecințele acestei conduite. Sub aspectul stilului de redactare semnalăm că, la utilizarea abrevierilor se va ține cont că, în conformitate cu art. 54 alin. (1) lit. i) al Legii nr. 100/2017, exprimarea prin abrevieri (prescurtări) a unor denumiri sau termeni se poate face numai după explicarea acestora în text, la prima folosire. Pentru asigurarea unui stil juridic specific normativ anexelor la regulament, ca părți componente ale actului normativ, la numerotarea elementelor structurale de bază se vor aplica prevederile art. 52 alin. (3) din Legea nr. 100/2017, care stabilește		
--	--	---	--	--

		că, „Pentru interpretare corectă și aplicare comodă, punctele pot fi divizate în subpuncte care se numerotează prin adăugarea consecutivă a cifrelor arabe, până la gradul de detaliere necesar”.		
--	--	---	--	--