UE

GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. ____

din 2026

Chișinău

Cu privire la aprobarea Regulamentului de punere în aplicare a Cerului unic european

---

În temeiul art. 6 alin. (3) lit. a) din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr. 95-104, art. 189), cu modificările ulterioare, și ~~conform~~ al Legii 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 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr. 185-199, art. 442), Guvernul HOTĂRĂŞTE:

Prezenta hotărâre transpune parțial Regulamentul (UE) 2024/2803 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2024 privind punerea în aplicare a Cerului unic european, CELEX: 32024R2803, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L din 11 noiembrie 2024.

1. Se aprobă Regulamentul de punere în aplicare a Cerului unic european (se anexează).

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

3. Prezenta hotărâre se publică în Monitorul Oficial al Republicii Moldova și intră în vigoare la 31 decembrie 2028.

Prim-ministru **VASILE TOFAN**

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,
ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale Vladimir BOLEA

Aprobat
prin Hotărârea Guvernului nr.____ / 2026

REGULAMENTUL
de punere în aplicare a Cerului unic european

Capitolul I
DISPOZIȚII GENERALE

Secțiunea 1
Obiectul și domeniul de aplicare

1. Regulamentul de punere în aplicare a Cerului unic european (denumit în continuare *Regulament)* stabilește crearea și funcționarea eficientă a Cerului unic european cu scopul de a consolida standardele de siguranță a traficului aerian, de a contribui la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian și de a îmbunătăți performanța generală a managementului traficului aerian și a serviciilor de navigație aeriană pentru traficul aerian general în Europa, în vederea îndeplinirii cerințelor tuturor utilizatorilor spațiului aerian. Cerul unic european cuprinde o rețea paneuropeană coerentă, un spațiu aerian tot mai integrat, sisteme de management al rețelei și de management al traficului aerian bazate pe siguranță, eficiență, interoperabilitate și modernizare tehnologică, în folosul tuturor utilizatorilor spațiului aerian, al cetățenilor și al mediului.

2. Aplicarea prezentului Regulament nu aduce atingere suveranității Republicii Moldova asupra spațiului său aerian și nici cerințelor referitoare la ordinea publică, siguranța publică și obiectivele din domeniul apărării, prevăzute la pct. 88.

2.1. Prezentul Regulament nu vizează operațiunile militare și instruirea militară.

2.2. Se asigură coordonarea cu autoritățile militare pentru identificarea și abordarea impactului potențial al aplicării prezentului Regulament asupra activităților militare.

3. Aplicarea prezentului Regulament nu aduce atingere drepturilor și obligațiilor Republicii Moldova prevăzute în Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944 și ratificată prin Hotărârea Parlamentului nr. 97/1994 (denumită în continuare *Convenția de la Chicago).*

4. Prezentul Regulament urmărește, în domeniile pe care le reglementează, să sprijine Republica Moldova în îndeplinirea obligațiilor care decurg din

Convenția de la Chicago, prin crearea unei baze comune de interpretare și aplicare unitară a dispozițiilor acestei convenții, precum și prin asigurarea faptului că respectivele dispoziții sunt luate în considerare în mod corespunzător în prezentul Regulament și în normele elaborate pentru punerea în aplicare a acestuia.

5. Prezentul Regulament se aplică spațiului aerian în care Republica Moldova este responsabilă pentru furnizarea de servicii de trafic aerian.

Secțiunea a 2-a
Noțiuni

6. În sensul prezentului Regulament se aplică următoarele noțiuni:

6.1. *serviciu de control de aerodrom* – serviciu de control al traficului aerian *(ATC)* pentru traficul de aerodrom;

6.2. *serviciu de informare aeronautică (AIS)* – serviciu, stabilit în cadrul unei zone de acoperire definită, responsabil cu furnizarea informațiilor și a datelor aeronautice necesare pentru siguranța, regularitatea și eficiența navigației aeriene;

6.3. *agenție* – Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației *(AESA);*

6.4. *furnizor de servicii de navigație aeriană* – entitate de drept public sau privat care furnizează unul sau mai multe servicii de navigație aeriană pentru traficul aerian general;

6.5. *servicii de navigație aeriană (ANS)* – servicii de trafic aerian, servicii de comunicații, navigație și supraveghere *(CNS)*, inclusiv servicii care amplifică semnalele emise de sateliții din constelațiile principale ale GNSS în scopul navigației aeriene, servicii meteorologice aeronautice *(MET)*, servicii de informare aeronautică (AIS) și servicii de date de trafic aerian *(ADS)*;

6.6. *serviciu de control al traficului aerian (serviciu ATC)* – serviciu furnizat în scopul:

6.6.1. de a preveni coliziunile:

6.6.1.1. între aeronave;

6.6.1.2. pe suprafața de manevră, între aeronave și obstacole;

6.6.2. de a fluidiza și menține un flux ordonat al traficului aerian;

6.7. *servicii de date de trafic aerian (ADS)* – servicii care constau în colectarea, agregarea și integrarea datelor operaționale provenite de la furnizorii de servicii de supraveghere, de la furnizorii de MET și AIS și de funcții de rețea, precum și de la alte entități relevante care generează date operaționale, și în furnizarea de date prelucrate în scopuri legate de controlul traficului aerian și de managementul traficului aerian;

6.8. *management al fluxului de trafic aerian (ATFM)* – funcție stabilită cu scopul de a contribui la un flux de trafic aerian sigur, ordonat și rapid care acoperă întreaga traiectorie de zbor, asigurând utilizarea la maximum a capacității ATC și compatibilitatea dintre volumul traficului și capacitățile declarate de către furnizorii de servicii de trafic aerian corespunzători;

6.9. *management al traficului aerian (ATM)* – ansamblul funcțiilor și serviciilor de la bordul aeronavelor și de la sol, și anume servicii de trafic aerian, managementul spațiului aerian și managementul fluxului de trafic aerian, inclusiv proiectarea procedurilor de zbor, necesare pentru a asigura mișcarea sigură și eficientă a aeronavelor în toate fazele lor de operare;

6.10. *servicii de trafic aerian* – diferitele servicii de informare a zborurilor, servicii de alarmare și servicii consultative de trafic aerian, precum și servicii ATC, și anume servicii de control regional, de apropiere și de aerodrom;

6.11. *bloc de spațiu aerian* – spațiu aerian cu dimensiuni definite în spațiu și timp, constând în una sau mai multe structuri de spațiu aerian, în interiorul căruia sunt furnizate servicii de navigație aeriană;

6.12. *management al spațiului aerian* – funcție de planificare și de monitorizare cu obiectivul primar de a optimiza utilizarea spațiului aerian disponibil prin repartizarea dinamică a timpului și, uneori, prin segregarea spațiului aerian între diferitele categorii de utilizatori ai spațiului aerian, pe baza cerințelor pe termen scurt;

6.13. *structură de spațiu aerian* – volum specific de spațiu aerian definit în scopul de a asigura operarea optimă și în condiții de siguranță a aeronavelor;

6.14. *utilizatori ai spațiului aerian* – operatori de aeronave operate conform normelor de trafic aerian general;

6.15. *serviciu de alarmare* – serviciu furnizat pentru înștiințarea organizațiilor relevante cu privire la aeronavele care necesită acțiuni de căutare și salvare și pentru asistarea respectivelor organizații conform necesităților;

6.16. *serviciu de control de apropiere* – serviciu ATC pentru zborurile controlate care sosesc sau pleacă;

6.17. *serviciu de control regional* – serviciu ATC pentru zborurile controlate în regiuni de control;

6.18. *valoare de referință* – valoare definită în scopul de a stabili obiectivele de performanță și estimată pe baza costurilor reale sau a costurilor unitare reale din cursul anului care a precedat începutul perioadei de referință relevante;

6.19. *grup de referință* – grup de furnizori de servicii de trafic aerian cu un mediu economic și operațional similar;

6.20. *valoare obținută prin defalcare* – valoare care se obține, pentru un anumit furnizor de servicii de trafic aerian, prin defalcarea la nivelul unuia sau mai multor furnizori de servicii de trafic aerian a unui obiectiv de performanță stabilit la nivelul Uniunii Europene și care servește drept referință pentru a evalua dacă obiectivul de performanță stabilit în proiectul de plan de performanță corespunde cu obiectivul de performanță la nivelul Uniunii Europene;

6.21. *certificat* – certificat astfel cum este definit în Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 (denumit în continuare *Codul aerian*);

6.22. *serviciu de informații comune (CIS)* – serviciu care constă în diseminarea de date statice și dinamice pentru a face posibilă furnizarea de servicii U-space pentru managementul traficului în cazul aeronavelor fără pilot la bord;

6.23. *spațiu aerian U-space* – zonă geografică UAS desemnată în care nu pot avea loc operațiuni UAS decât cu sprijinul serviciilor U-space;

6.24. *serviciu U-space* – serviciu care se bazează pe servicii digitale și pe automatizarea funcțiilor, conceput pentru a sprijini accesul sigur, securizat și eficient al unui număr mare de UAS la spațiul aerian U-space;

6.25. *furnizor de servicii U-space* – orice persoană juridică ce furnizează servicii U-space;

6.26. *servicii de comunicații* – servicii aeronautice fixe și mobile care permit comunicațiile sol-sol, aer-sol și aer-aer în scopuri legate de ATC;

6.27. *componente* – mijloacele fixe, cum ar fi elementele de hardware, precum și mijloacele necorporale, cum ar fi programele software, de care depinde interoperabilitatea rețelei europene de management al traficului aerian *(EATMN);*

6.28. *regiune de control* – spațiu aerian controlat care se întinde în sus de la o limită specificată deasupra suprafeței solului;

6.29. *proces decizional în colaborare* – proces în care deciziile sunt luate pe baza interacțiunii și a consultării cu autoritățile relevante ale statelor membre, cu părțile operaționale interesate și cu alte entități, după caz, și al cărui scop este ajungerea la un consens;

6.30. *servicii transfrontaliere* – servicii de navigație aeriană furnizate într-un stat membru de un furnizor de servicii al cărui sediu principal de activitate este într-un alt stat membru;

6.31. *declarație* – în scopul managementului traficului aerian și al serviciilor de navigație aeriană, orice declarație scrisă pe răspunderea exclusivă a unei persoane fizice sau juridice, prin care se confirmă faptul că sunt îndeplinite cerințele aplicabile din Codul aerian și din actele sale de punere în aplicare referitoare la o persoană fizică sau juridică, un produs, o piesă, un echipament neinstalat, un echipament pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord, un echipament de aerodrom cu impact asupra siguranței, un sistem ATM/ANS, o componentă ATM/ANS sau un echipament de pregătire sintetică pentru zbor;

6.32. *configurarea structurilor de spațiu aerian* – proces care asigură dezvoltarea și implementarea unor capabilități și tehnici avansate de navigație, a unor rețele de rute îmbunătățite și a sectorizării aferente, a unor structuri de spațiu aerian optimizate și a unor proceduri ATM de consolidare a capacităților;

6.33. *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 este stabilită o bază de cost unică;

6.34. *EUROCONTROL* – Organizația Europeană pentru Siguranța Navigației Aeriene, înființată prin Convenția Internațională din 13 decembrie 1960 privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene;

6.35. *rețeaua europeană de management al traficului aerian (EATMN)* – ansamblu de sisteme care fac posibilă furnizarea serviciilor de navigație aeriană în Uniunea Europeană, inclusiv interfețele la frontierele cu țări terțe;

6.36. *Planul general european pentru ATM* – foaia de parcurs convenită pentru modernizarea ATM în vederea atingerii obiectivelor de performanță ale Cerului unic european;

6.37. *utilizarea flexibilă a spațiului aerian* – concept de management al spațiului aerian, în conformitate cu descrierea OACI, bazat pe principiul fundamental conform căruia spațiul aerian nu ar trebui să fie desemnat ca spațiu aerian strict civil sau militar, ci ar trebui să fie considerat un continuum în care trebuie să fie satisfăcute cerințele tuturor utilizatorilor în măsura posibilului;

6.38. *serviciu de informare a zborurilor* – serviciu furnizat în scopul de a oferi indicații și informații utile pentru desfășurarea sigură și eficientă a zborurilor;

6.39. *proiectarea procedurilor de zbor* – toate activitățile relevante pentru proiectarea unei proceduri de zbor instrumental;

6.40. *trafic aerian general* – toate mișcările aeronavelor civile, precum și toate mișcările aeronavelor de stat (inclusiv ale aeronavelor folosite pentru servicii militare, vamale și de poliție) atunci când respectivele mișcări sunt realizate în conformitate cu procedurile OACI;

6.41. *reguli de zbor instrumental (IFR)* – regulile care permit ca o aeronavă echipată cu echipamente de navigație adecvate rutei să fie pilotată în conformitate cu cerințele aplicabile operațiunilor aeriene;

6.42. *mișcări de transport aerian pe an efectuate conform IFR* – suma decolărilor și aterizărilor efectuate în conformitate cu IFR, calculată ca medie anuală pe cei trei ani calendaristici anteriori anului în care trebuie să fie prezentat proiectul de plan de performanță;

6.43. *interoperabilitate* – o serie de proprietăți funcționale, tehnice și operaționale necesare sistemelor și componentelor EATMN și procedurilor pentru operarea acesteia, pentru a permite funcționarea sigură, continuă și eficace a EATMN;

6.44. *servicii meteorologice aeronautice (MET)* – infrastructurile și serviciile care furnizează prognoze, avertizări, buletine și observații meteorologice în scopul navigației aeriene, precum și orice alte informații și date meteorologice furnizate de state pentru a fi utilizate în navigația aeriană;

6.45. *autoritate națională competentă* – Autoritatea Aeronautică Civilă din Republica Moldova, desemnată de Guvernul Republicii Moldova conform Hotărârii Guvernului nr. 133/2019 cu privire la organizarea și funcționarea Autorității Aeronautice Civile, care posedă competențele necesare și responsabilități alocate pentru îndeplinirea sarcinilor legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii în conformitate cu Codul aerian și cu actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia;

6.46. *autoritate națională de supraveghere* – Autoritatea Aeronautică Civilă din Republica Moldova, desemnată de către Guvernul Republicii Moldova conform Hotărârii Guvernului nr. 133/2019 cu privire la organizarea și funcționarea Autorității Aeronautice Civile, pentru realizarea sarcinilor prevăzute

la capitolul II secțiunea a 2-a din prezentul Regulament, în conformitate cu articolul 7 din Codul aerian;

6.47. *servicii de navigație* – infrastructurile și serviciile care furnizează aeronavelor informații referitoare la poziționare și sincronizare;

6.48. *criză de rețea* – incapacitatea de a furniza servicii de management al traficului aerian sau de navigație aeriană la nivelul necesar, având drept consecință o pierdere majoră de capacitate a rețelei, un dezechilibru major între capacitatea rețelei și cerere sau o întrerupere semnificativă a fluxului de informații într-una sau mai multe părți ale rețelei ori a integrității uneia sau mai multor părți ale rețelei, ca urmare a unei situații neobișnuite sau neprevăzute;

6.49. *administrator de rețea* – entitate desemnată de Comisia Europeană, căreia i-au fost încredințate sarcinile necesare pentru a contribui la executarea funcțiilor de rețea;

6.50. *plan de administrare a rețelei (NOP)* – plan elaborat prin intermediul procesului decizional în colaborare în vederea implementării, la nivel operațional, a obiectivelor funcțiilor de rețea și pentru a contribui la obiectivele de performanță;

6.51. *plan strategic al rețelei (NSP)* – un plan stabilit prin procesul decizional în colaborare în scopul dezvoltării pe termen lung a rețelei;

6.52. *trafic aerian operațional* – toate zborurile care nu sunt supuse regulilor stabilite pentru traficul aerian general și pentru care autoritățile naționale competente au stabilit norme și proceduri;

6.53. *date operaționale* – informații care privesc toate etapele de zbor și sunt necesare în scopuri operaționale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, utilizatorilor spațiului aerian, operatorilor aeroportuari și altor părți interesate;

6.54. *părți operaționale interesate* – utilizatorii civili și militari ai spațiului aerian, furnizorii civili și militari de servicii de navigație aeriană și operatorii aeroportuari;

6.55. *plan de performanță* – un plan care urmărește îmbunătățirea performanței serviciilor de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea;

6.56. *punere în funcțiune* – prima utilizare operațională după instalarea inițială sau modernizarea unui sistem;

6.57. *rețea de rute* – rețea de rute specificate pentru canalizarea fluxului traficului aerian general necesară pentru furnizarea de servicii ATC;

6.58. *faza de definire a SESAR* – faza care cuprinde stabilirea și actualizarea viziunii pe termen lung a proiectului „Cercetare și Inovare în Sistemele de Trafic Management” *(Single European Sky – ATM Research – în continuare SESAR),* a conceptului operațional corespunzător care să permită îmbunătățiri în fiecare fază de zbor, a modificărilor operaționale esențiale necesare în cadrul EATMN și a priorităților necesare la nivel de dezvoltare și de implementare;

6.59. *faza de implementare a SESAR* – fazele succesive de industrializare și de implementare, în cursul cărora se desfășoară următoarele activități: standardizarea, producția și certificarea echipamentelor de la sol și de la bord și a proceselor aferente necesare pentru implementarea soluțiilor SESAR

(industrializarea); și achiziția, instalarea și punerea în funcțiune a echipamentelor și a sistemelor bazate pe soluții SESAR, inclusiv procedurile operaționale asociate (implementarea);

6.60. *faza de dezvoltare a SESAR* – faza în cursul căreia se desfășoară activități de cercetare, dezvoltare și validare menite să ofere soluții SESAR mature;

6.61. *proiect SESAR* – proiect de modernizare a managementului traficului aerian în Europa, care urmărește să furnizeze Uniunii o infrastructură foarte performantă, standardizată și interoperabilă de management al traficului aerian și care constă într-un ciclu de inovare ce include faza de definire a SESAR, faza de dezvoltare a SESAR și faza de implementare a SESAR;

6.62. *soluție SESAR* – rezultat ce poate fi implementat al fazei de dezvoltare a SESAR care introduce proceduri operaționale sau tehnologii standardizate și interoperabile noi sau îmbunătățite;

6.63. *servicii de supraveghere* – infrastructurile și serviciile utilizate pentru a determina poziția fiecărei aeronave pentru eșalonarea în condiții de siguranță;

6.64. *sistem* – totalul componentelor de la bord și de la sol, precum și echipamentele aflate în spațiu, care oferă suport serviciilor de navigație aeriană pentru toate fazele de zbor;

6.65. *zonă tarifară terminală* – aeroport sau grup de aeroporturi situate pe teritoriul unui stat membru sau al unor state membre, în care sunt furnizate servicii de navigație aeriană terminală și pentru care este stabilită o bază de cost unică;

6.66. *modernizare* – orice schimbare de natură să modifice caracteristicile operaționale ale unui sistem;

6.67. *utilizarea structurilor de spațiu aerian* – modul în care structurile de spațiu aerian sunt utilizate din punct de vedere operațional și care trebuie să fie înțeles ca având un sens diferit față de managementul spațiului aerian, astfel cum este definit la pct. 6.12.

Capitolul II
AUTORITĂȚI NAȚIONALE DE SUPRAVEGHERE

Secțiunea 1
Desemnarea, stabilirea și cerințele aplicabile autorităților naționale de supraveghere

7. Autoritatea Aeronautică Civilă este autoritatea națională de supraveghere responsabilă de exercitarea atribuțiilor și sarcinilor prevăzute de prezentul Regulament, în conformitate cu prevederile Codului aerian.

8. Autoritatea națională de supraveghere își exercită competențele în mod imparțial, independent și transparent și este organizată, dotată cu personal, gestionată și finanțată corespunzător.

9. Fără a aduce atingere pct. 7, autoritatea națională de supraveghere este independentă din punct de vedere organizațional, ierarhic și decizional față de orice furnizor de servicii de navigație aeriană și este distinctă din punct de vedere juridic sau funcțional de furnizorii de servicii de navigație aeriană.

10. În plus, furnizorii de servicii de navigație aeriană nu au nicio putere de decizie în ceea ce privește alocarea bugetului autorității naționale de supraveghere.

11. În cazul în care ar apărea o situație în care autoritatea națională de supraveghere nu mai este distinctă din punct de vedere juridic de un furnizor de servicii de navigație aeriană, organul central de specialitate în domeniul aviației civile, la solicitare, poate informa Comisia Europeană cu privire la măsurile pe care le-a luat pentru a se asigura că autoritatea națională de supraveghere îndeplinește cerințele menționate la pct. 9 și documentează modul în care este obținută independența autorității, demonstrând caracterul efectiv al independenței respective. În acest scop, în cazul în care autoritatea națională de supraveghere și furnizorul de servicii de navigație aeriană fac parte din aceeași administrație, autoritatea națională de supraveghere nu solicită, nici nu acceptă instrucțiuni de la un nivel ierarhic al administrației respective care are autoritate asupra furnizorului de servicii de navigație aeriană, în ceea ce privește sarcinile care îi revin în temeiul pct. 17-23 și deciziile aferente.

12. Autoritatea Aeronautică Civilă combină calitatea de autoritate națională de supraveghere și de autoritate națională competentă, asigurând că deciziile legate de sarcinile atribuite autorității naționale de supraveghere în temeiul prezentului Regulament sunt luate independent de celelalte sarcini atribuite autorității comune.

13. Autoritatea națională de supraveghere este reprezentată, pentru aspectele legate de sarcinile prevăzute la pct. 17-23, într-un mod care să asigure independența deciziilor sale.

14. Fără a aduce atingere cadrului normativ național privind recrutarea funcționarilor publici, autoritatea națională de supraveghere asigură că personalul, inclusiv personalul temporar, este recrutat prin proceduri de recrutare clare și transparente, care să îi asigure independența, și că personalul autorității naționale de supraveghere este selectat pe baza unor calificări specifice, inclusiv pe baza unei competențe adecvate și a experienței relevante, sau urmează o formare corespunzătoare pentru îndeplinirea eficace a sarcinilor prevăzute la pct. 17-23.

15. Pentru a se evita conflictele de interese în ceea ce privește personalul, inclusiv persoanele care iau decizii ca urmare a exercitării competențelor prevăzute în capitolul III, astfel încât autoritatea națională de supraveghere să poată îndeplini sarcinile prevăzute la pct. 17-23 în mod independent, se aplică prevederile Legii nr. 133/2016 privind declararea averii și a intereselor personale.

16. Fără a aduce atingere prevederilor Metodologiei privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 476/2016, autoritatea națională de supraveghere se asigură că dispune de resursele financiare și capacitățile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor prevăzute la pct. 17-23 în mod eficient și în timp util.

Secțiunea a 2-a
Sarcinile autorității naționale de supraveghere

17. Autoritatea națională de supraveghere îndeplinește sarcinile conform prezentului Regulament, prevederilor Codului aerian și actelor sale de punere în aplicare adoptate în temeiul acestora. În special:

17.1. evaluează și supraveghează îndeplinirea cerințelor privind soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și structura organizațională astfel cum este stabilit conform Regulamentului 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;

17.2. verifică respectarea și îndeplinirea cerințelor naționale în materie de securitate și de apărare de către furnizorii de servicii menționați la pct. 29 subpct. 29.2 și pct. 44 subpct. 44.4, cu excepția cazului în care această sarcină este atribuită altei autorități;

17.3. fără a aduce atingere prevederilor Legii nr. 131/2015 privind achizițiile publice și ale Legii nr. 74/2020 privind achizițiile în sectoarele energeticii, apei, transporturilor și serviciilor poștale, contribuie, atunci când este relevant, la aplicarea corectă a cerințelor în materie de achiziții publice, în conformitate cu pct. 38-46;

17.4. evaluează și aprobă stabilirea prețurilor pentru furnizarea serviciului CIS, în conformitate cu pct. 47-53;

17.5. pune în aplicare și monitorizează sistemele de performanță și de tarifare în conformitate cu sarcinile care le revin în temeiul pct. 54-59 și 61-64 și în limitele acestor sarcini, precum și în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la pct. 60 și 65;

17.6. supraveghează respectarea și implementarea prezentului Regulament în ceea ce privește transparența conturilor furnizorilor de servicii de navigație aeriană.

18. În sensul pct. 17 subpct. 17.1, Autoritatea Aeronautică Civilă poate decide să atribuie autorității naționale competente evaluarea și supravegherea respectării de către furnizorul de servicii de navigație aeriană a cerințelor prevăzute la subpunctul respectiv și, în acest caz, se asigură că autoritatea națională competentă dispune de resurse și expertiză suficiente pentru a executa sarcinile respective.

19. Autoritatea Aeronautică Civilă desfășoară activitățile de monitorizare necesare, inclusiv, după caz, inspecții și audituri, pentru a identifica posibila neconformare, de către entitățile care fac obiectul supravegherii sale în temeiul prezentului Regulament, cu cerințele prevăzute în Regulament și în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

20. Fără a aduce atingere pct. 17, autoritatea națională de supraveghere furnizează autorității naționale competente evaluarea sa privind respectarea de către furnizorul de servicii de navigație aeriană a cerințelor enumerate în Codul aerian în ceea ce privește soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și structura organizațională. Evaluarea respectivă include, după caz, o recomandare de modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatului.

21. În cazul nerespectării de către entitățile supuse supravegherii a cerințelor prevăzute de prezentul Regulament, Autoritatea Aeronautică Civilă solicită acestora prezentarea și punerea în aplicare a unui plan de acțiuni corective, în condițiile și termenele stabilite de Codul aerian și de reglementările aeronautice civile aplicabile.

22. Furnizorii de servicii de navigație aeriană, operatorii aeroportuari și furnizorii de servicii CIS vizați au obligația să respecte măsurile stabilite de autoritatea națională de supraveghere pentru asigurarea aplicării cadrului normativ în acest context.

23. Deciziile emise de Autoritatea Aeronautică Civilă în temeiul prezentei secțiuni pot fi contestate în condițiile și procedurile stabilite de cadrul normativ național.

Capitolul III
FURNIZAREA SERVICIILOR

Secțiunea 1
Furnizarea de servicii de către furnizorii de servicii de navigație aeriană

24. Fără a aduce atingere pct. 28-33 și 44, o entitate care îndeplinește cerințele prevăzute de Codul aerian, precum și de actele sale de punere în aplicare are dreptul să furnizeze servicii de navigație aeriană utilizatorilor spațiului aerian al Republicii Moldova și în cadrul aranjamentelor specifice – utilizatorilor spațiului aerian în cadrul Uniunii Europene, în condiții nediscriminatorii.

25. Fără a aduce atingere dispozițiilor naționale care decurg din pct. 12 și 18, autoritatea națională de supraveghere este responsabilă de sarcinile prevăzute în prezenta secțiune în ceea ce privește evaluarea conformității cu cerințele esențiale privind soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și structura organizațională.

26. Fără a aduce atingere dispozițiilor naționale care decurg din pct. 12 și 17, pentru a stabili dacă o entitate îndeplinește cerințele esențiale privind soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și structura organizațională, autoritatea națională de supraveghere:

26.1. evaluează respectarea de către solicitanții certificării, în conformitate cu prevederile Codului aerian, a cerințelor esențiale privind soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și structura organizațională și a cerințelor prevăzute în actele sale de punere în aplicare și prezintă evaluarea lor autorității competente;

26.2. în temeiul pct. 19, efectuează supravegherea deținătorilor unui certificat eliberat în conformitate cu Codul aerian, în ceea ce privește respectarea cerințelor esențiale privind soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și structura organizațională.

27. Prin derogare de la pct. 24, Autoritatea Aeronautică Civilă poate permite furnizarea serviciilor de navigație aeriană ATM/ANS, inclusiv sisteme și componente, personalului și organizațiilor, care sunt furnizate sau puse la dispoziție de către forțele militare, aflate sub responsabilitatea Republicii Moldova, în întreg spațiul aerian sau într-un segment din acesta, fără certificare, în cazul în care forțele militare furnizează astfel de servicii în principal altor mișcări ale aeronavelor decât traficul aerian general.

Secțiunea a 2-a
Desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian

28. Autoritățile competente ale Republicii Moldova, în comun cu autoritățile competente ale statelor membre ale Uniunii Europene, pot asigura furnizarea de servicii de trafic aerian în exclusivitate în cadrul unor blocuri de spațiu aerian specifice în ceea ce privește spațiul aerian de care sunt responsabile. În acest scop, autoritățile competente desemnează, individual sau colectiv, unul sau mai mulți furnizori de servicii de trafic aerian. Autoritățile competente dispun de competențe discreționare în ceea ce privește desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian, cu condiția ca furnizorii de servicii de trafic aerian respectivi să îndeplinească cerințele prevăzute la prezenta secțiune fără a aduce atingere pct. 40.

29. Furnizorii de servicii de trafic aerian îndeplinesc următoarele condiții cumulative:

29.1. dețin un certificat sau o declarație valabilă, în conformitate cu prevederile Regulamentului 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, sau cu prevederile Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2017/373 (în cazul furnizorilor din cadrul UE), fără a aduce atingere pct. 27;

29.2. respectă cerințele naționale în materie de securitate și de apărare;

29.3. sediul lor principal de activitate este situat pe teritoriul Republicii Moldova sau pe teritoriul unui stat membru; și

29.4. sunt deținuți în proporție de peste 50 % și controlați efectiv, direct sau indirect, prin intermediul uneia sau mai multor întreprinderi intermediare, de către Republica Moldova și/sau state membre sau resortisanți ai statelor membre, cu excepția cazului în care se prevede altfel în cadrul unui acord cu o țară terță la care Republica Moldova și/sau Uniunea este parte.

30. Prin derogare de la pct. 29 subpct. 29.3 și 29.4, Autoritatea Aeronautică Civilă poate desemna un furnizor de servicii de trafic aerian care are sediul principal de activitate într-o țară terță sau care nu respectă condițiile referitoare la proprietate și control prevăzute la subpct. 29.4 pentru a furniza servicii de trafic aerian într-o parte limitată a spațiului aerian de care este responsabilă Republica Moldova, în cazul în care acea parte a spațiului aerian se învecinează cu un spațiu aerian aflat sub responsabilitatea țării terțe respective.

31. Desemnarea unui furnizor de servicii de trafic aerian nu poate fi supusă niciunei condiții care să îi impună furnizorului în cauză:

31.1. să fie deținut în mod direct sau majoritar de către Republica Moldova și/sau statul membru care l-a desemnat sau de către resortisanți ai acestuia;

31.2. să își aibă sediul principal de desfășurare a activității sau sediul social pe teritoriul Republicii Moldova și/sau al statului membru care l-a desemnat; sau

31.3. să utilizeze numai infrastructurile din Republica Moldova și/sau statul membru care l-a desemnat, în cazul în care aplicarea unei astfel de condiții implică o restricționare a libertății de a presta servicii sau a libertății de stabilire care nu este justificată în raport cu un obiectiv legitim de interes general, precum ordinea publică, securitatea sau siguranța publică, și nu este proporțională cu acest obiectiv.

32. Dacă este relevant, Autoritatea Aeronautică Civilă specifică drepturile și obligațiile care le revin furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați în conformitate cu prezenta secțiune. Printre obligațiile respective se pot număra condiții pentru furnizarea în timp util a informațiilor pertinente care permit identificarea tuturor mișcărilor aeronavelor în spațiul aerian de care sunt responsabile.

33. Autoritatea Aeronautică Civilă evaluează periodic drepturile și obligațiile menționate la pct. 32 și respectarea obligațiilor care decurg din prezentul Regulament și din Codul aerian sau ori de câte ori identifică modificări relevante în furnizarea serviciilor și, după caz, emite deciziile cu privire la desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian, fără a aduce atingere continuității serviciilor.

Secțiunea a 3-a
Relațiile dintre furnizorii de servicii de navigație aeriană și desemnarea furnizorilor de servicii MET

34. Fără a aduce atingere pct. 27, furnizorii de servicii de navigație aeriană pot recurge la serviciile altor furnizori de servicii care sunt certificați sau care și-au declarat capacitatea în conformitate cu prevederile Codului aerian. O astfel de cooperare se desfășoară în conformitate cu pct. 38-46, după caz.

35. În ceea ce privește furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați în conformitate cu pct. 28-33 și furnizorii de servicii MET desemnați în conformitate cu pct. 37, această cooperare face obiectul autorizării de către statele membre în cauză.

36. În sensul pct. 34-35, furnizorii de servicii de navigație aeriană își formalizează relațiile de cooperare prin intermediul unor acorduri scrise sau al unor acorduri juridice echivalente, care stabilesc sarcinile specifice, inclusiv eventualele înțelegeri financiare aplicabile, și funcțiile asumate de fiecare furnizor.

Aceste acorduri sau înțelegeri se notifică autorității naționale de supraveghere și autorității naționale competente.

37. Autoritățile competente ale Republicii Moldova pot desemna, individual sau de comun cu statele membre, un furnizor de servicii MET în exclusivitate, în tot spațiul aerian de care este responsabilă sau într-un segment din acesta, ținând seama de considerentele de siguranță.

Secțiunea a 4-a
Condiții privind furnizarea serviciilor CNS, AIS, ADS, MET și a serviciilor de trafic aerian pentru controlul de apropiere și de aerodrom

38. Fără a aduce atingere prevederilor Legii nr. 131/2015 privind achizițiile publice și ale Legii nr. 74/2020 privind achizițiile în sectoarele energeticii, apei, transporturilor și serviciilor poștale, furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați pot decide să achiziționeze servicii CNS, AIS sau ADS sau servicii MET în cazurile în care statele membre nu au desemnat un furnizor de servicii MET în conformitate cu pct. 37, în condiții de piață, inclusiv prin intermediul achizițiilor publice sau al altor forme de acorduri, ținând seama de situații specifice, cum ar fi lipsa soluțiilor disponibile pe piață și considerentele legate de interesul public.

39. Autoritatea Aeronautică Civilă poate permite operatorilor aeroportuari sau unui grup de operatori aeroportuari să achiziționeze servicii de trafic aerian pentru controlul de aerodrom și/sau servicii de trafic aerian pentru controlul de apropiere în condiții de piață. În acest scop, Autoritatea Aeronautică Civilă solicită operatorilor aeroportuari prezentarea unei analize fundamentate din care să rezulte că achiziționarea respectivă asigură sporirea calității serviciilor, optimizarea costurilor și menținerea nivelului cerut de siguranță aeronautică.

40. În cazul în care achizițiile menționate la pct. 39 sunt permise, operatorul aeroportuar relevant sau un grup de operatori aeroportuari se asigură că cerințele tehnice din caietul de sarcini includ cerințe privind calitatea serviciilor. Autoritățile competente desemnează furnizorul de servicii selectat în urma achiziției menționate în prezentul punct.

41. În cazul în care serviciile de navigație aeriană sunt achiziționate în condiții de piață, procedurile de achiziții pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană se desfășoară în conformitate cu principiile egalității de tratament, nediscriminării și transparenței, precum și cu dispozițiile aplicabile ale Legii nr. 131/2015 privind achizițiile publice și ale Legii nr. 74/2020 privind achizițiile în sectoarele energeticii, apei, transporturilor și serviciilor poștale.

42. Autoritatea Aeronautică Civilă supraveghează respectarea cerinței privind separarea evidențelor contabile de către furnizorii de servicii de trafic aerian de rută și, în caz de neconformitate, aplică măsurile de remediere și prescripțiile prevăzute de Codul aerian.

43. În cazul în care un furnizor de servicii de navigație aeriană intenționează să participe la proceduri de achiziții pentru furnizarea de servicii în condițiile pct. 38 și 39, Autoritatea Aeronautică Civilă verifică evidențele contabile separate și rapoartele financiare ale acestuia, pentru a preveni și a interzice subvenționarea încrucișată cu alte servicii de navigație aeriană.

44. Un furnizor de servicii CNS, AIS, ADS, MET sau de servicii de trafic aerian pentru controlul de aerodrom sau pentru controlul de apropiere poate fi selectat și, dacă este cazul, desemnat pentru a furniza servicii în Republica Moldova și/sau în statele membre numai ca urmare a unei achiziții efectuate în temeiul pct. 38-40, cu condiția că îndeplinește următoarele condiții cumulative:

44.1. deține un certificat fără a aduce atingere pct. 27;

44.2. sediul său principal de activitate este situat pe teritoriul Republicii Moldova sau al unui stat membru;

44.3. este deținut în proporție de peste 50 % și controlat efectiv, direct sau indirect, prin intermediul uneia sau mai multor întreprinderi intermediare, de către Republica Moldova sau de către statele membre sau resortisanți ai acestora, cu excepția dispozițiilor contrare ale unui acord cu o țară terță la care Republica Moldova sau Uniunea este parte; și

44.4. respectă cerințele naționale în materie de securitate și de apărare.

45. Pct. 56-59 și normele sale de punere în aplicare referitoare la prevederile respective menționate la pct. 60 nu se aplică furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați în urma unei proceduri de achiziții desfășurate în conformitate cu pct. 39 și 40. Furnizorii de servicii de trafic aerian în cauză furnizează autorității naționale de supraveghere date privind performanța serviciilor de navigație aeriană în domeniile-cheie de performanță menționate la pct. 54 și în domeniul siguranței.

46. Fără a aduce atingere prevederilor Legii nr. 131/2015 privind achizițiile publice și ale Legii nr. 74/2020 privind achizițiile în sectoarele energeticii, apei, transporturilor și serviciilor poștale, prima dată când un serviciu de trafic aerian pentru controlul de apropiere sau de aerodrom este achiziționat pe un anumit aeroport în conformitate cu pct. 39 și atunci când condițiile esențiale ar necesita o modificare a caietului de sarcini, statele membre asigură verificarea cerințelor tehnice privind calitatea serviciului incluse în caietul de sarcini pentru serviciul specific în cauză.

Secțiunea a 5-a
Furnizarea de servicii de informații comune

47. În cazul în care sunt furnizate servicii CIS, datele diseminate prezintă integritatea și calitatea necesare pentru a face posibilă furnizarea în condiții de siguranță și securitate a serviciilor de management al traficului în cazul aeronavelor fără pilot la bord, într-un mod care să permită utilizarea spațiului aerian în comun cu aeronavele cu pilot la bord.

48. Furnizorul de servicii CIS îndeplinește următoarele cerințe cumulative:

48.1. respectă cerințele naționale în materie de securitate și de apărare;

48.2. sediul său principal de activitate este situat pe teritoriul Republicii Moldova și/sau al unui stat membru; și

48.3. este deținut în proporție de peste 50 % și este controlat efectiv, direct sau indirect, prin intermediul uneia sau mai multor întreprinderi intermediare, de către Republica Moldova și/sau de către state membre sau resortisanți ai acestora, cu excepția cazului în care se prevede altfel în cadrul unui acord cu o țară terță la care Republica Moldova și/sau Uniunea este parte.

49. În cazul în care serviciile CIS sunt furnizate de un singur furnizor de servicii CIS desemnat de Republica Moldova și/sau un stat membru pentru un anumit spațiu aerian U-space, prețul acestor servicii se bazează pe costurile fixe și variabile de furnizare a serviciului în cauză și poate include, în plus, o marjă care să reflecte un raport adecvat între risc și randament. În cazul în care serviciile CIS nu sunt furnizate de un singur furnizor de servicii CIS, serviciile CIS individuale se furnizează gratuit.

50. Costurile pe care se bazează prețul stabilit pentru serviciile CIS se înscriu într-un cont separat de conturile celorlalte activități ale furnizorului de servicii în cauză și sunt accesibile autorității naționale de supraveghere în cauză. Costurile respective sunt puse la dispoziția publicului fără a se aduce atingere pct. 86.

51. Prețul stabilit de furnizorul de servicii CIS este supus evaluării și aprobării de către autoritatea națională de supraveghere. Prețul acestor servicii este pus la dispoziția publicului.

52. Furnizorii de servicii de navigație aeriană pun la dispoziție datele necesare pentru operarea aeronavelor fără pilot la bord în spațiul aerian U-space, în mod nediscriminatoriu, fără a aduce atingere securității naționale, ordinii publice și intereselor politicii de apărare. Furnizorii de servicii CIS și furnizorii de servicii U-space utilizează aceste date numai în scopuri operaționale ale serviciilor pe care le furnizează.

53. Prețurile pentru accesul la aceste date se bazează pe costurile suplimentare aferente punerii la dispoziție a datelor și pe costurile de generare a datelor, în cazul în care aceste din urmă costuri nu sunt vizate în temeiul pct. 62 și cu excepția cazului în care Republica Moldova și/sau statele membre utilizează alte resurse financiare pentru a acoperi aceste costuri.

Secțiunea a 6-a
Sistemul de performanță și obiectivele de performanță

54. Sistemul de performanță se stabilește conform Regulamentului privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 564/2025.

55. Stabilirea obiectivelor de performanță se reglementează conform Regulamentului privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 564/2025.

Secțiunea a 7-a
Planurile de performanță, obiectivele de performanță pentru serviciile de navigație aeriană, mecanismul de evaluare a planurilor de performanță și monitorizarea

56. Elaborarea planurilor de performanță și stabilirea obiectivelor de performanță pentru serviciile de navigație aeriană se reglementează conform Regulamentului privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 564/2025.

57. Mecanismul de evaluare a planurilor de performanță se reglementează conform Regulamentului privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 564/2025.

58. Mecanismul de monitorizare a performanței se reglementează conform Regulamentului privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 564/2025.

Secțiunea a 8-a
Revizuirea obiectivelor de performanță și a planurilor de performanță în cursul unei perioade de referință și punerea în aplicare a sistemului de performanță

59. Mecanismul de revizuire a obiectivelor de performanță și a planurilor de performanță în cursul unei perioade de referință se reglementează conform Regulamentului privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 564/2025.

60. Mecanismul de punere în aplicare a sistemului de performanță se reglementează conform Regulamentului privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 564/2025.

Secțiunea a 9-a
Principii aplicabile sistemului de tarifare și bazele de cost pentru stabilirea tarifelor

61. Sistemul de tarifare este reglementat de Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 476/2016.

62. Bazele de cost pentru stabilirea tarifelor sunt reglementate de Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 476/2016.

Secțiunea a 10-a
Zona tarifară, ratele unitare, stabilirea tarifelor, punerea în aplicare a sistemului de tarifare și evaluarea conformării cu sistemele de performanță și de tarifare

63. Zona tarifară și ratele unitare ale tarifelor sunt reglementate conform Metodologiei privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 476/2016.

64. Stabilirea tarifelor se efectuează în conformitate cu Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 476/2016.

65. Punerea în aplicare a sistemului de tarifare și evaluarea conformării cu sistemele de performanță și de tarifare sunt reglementate de Metodologia privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 476/2016.

Capitolul IV
MANAGEMENTUL REȚELEI

Secțiunea 1
Relațiile cu părțile interesate și relațiile cu autoritățile militare

66. Furnizorii de servicii de trafic aerian stabilesc mecanisme de consultare pentru a consulta utilizatorii relevanți ai spațiului aerian, operatorii aeroportuari și autoritățile militare cu privire la toate aspectele de importanță majoră ale serviciilor furnizate, inclusiv cu privire la modificările relevante aduse configurațiilor spațiului aerian, sau cu privire la investițiile majore cu impact relevant asupra managementului traficului aerian și asupra furnizării de servicii de navigație aeriană sau a tarifelor aferente. În special, pozițiile acestora sunt luate în considerare într-un stadiu incipient al procesului de elaborare a planurilor strategice de investiții pe termen lung, în special în ceea ce privește aspectele care necesită sincronizarea între desfășurarea echipamentelor de la bordul aeronavelor și a celor de la sol.

67. În contextul politicii comune în domeniul transporturilor, Autoritatea Aeronautică Civilă asigură încheierea sau reînnoirea unor acorduri interinstituționale de colaborare între autoritățile competente civile și militare sau a altor acorduri juridice echivalente cu privire la gestionarea unor blocuri specifice de spațiu aerian și la solicitare informează Comisia Europeană în consecință.

Secțiunea a 2-a
Disponibilitatea datelor operaționale pentru traficul aerian general și accesul la aceste date

68. În ceea ce privește traficul aerian general, datele operaționale relevante se pun la dispoziție într-un format interoperabil, în timp real, în mod transparent și nediscriminatoriu și fără a aduce atingere intereselor ce țin de securitatea națională, ordinea publică și politica de apărare, de către toți furnizorii de servicii de navigație aeriană, utilizatorii spațiului aerian, aeroporturi și administratorul de rețea. Această disponibilitate este în beneficiul furnizorilor de servicii de navigație aeriană certificați sau declarați, al entităților care au un interes dovedit în luarea în considerare a furnizării de servicii de navigație aeriană, al entităților militare responsabile de activități de securitate și apărare, al furnizorilor militari de servicii de navigație aeriană, al utilizatorilor spațiului aerian și al aeroporturilor, precum

și al administratorului de rețea. Datele pot fi utilizate numai în scopuri operaționale.

69. Prețurile pentru serviciul menționat la pct. 68 se bazează pe principiile generale și pe normele comune de stabilire a prețurilor care urmează să fie stabilite în actul de punere în aplicare menționat la pct. 71.

70. Accesul la datele operaționale relevante menționate la pct. 68 se acordă gratuit, la solicitare, Autorității Aeronautice Civile, Ministerului Apărării, Ministerului Afacerilor Interne și Serviciului de Informații și Securitate, în limita atribuțiilor legale de supraveghere a siguranței aeronautice, de asigurare a securității, a ordinii publice și a apărării naționale.

71. Organul central de specialitate în domeniul aviației civile elaborează și prezintă Guvernului spre aprobare cadrul normativ privind punerea la dispoziție și accesul la datele operaționale în conformitate cu pct. 68 și 70, inclusiv la datele operaționale specifice, principiile generale și normele de stabilire a prețurilor menționate la pct. 69, precum și criteriile pentru identificarea entităților care au un interes dovedit în luarea în considerare a furnizării de servicii de navigație aeriană. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare stabilită.

Capitolul V
SPAȚIUL AERIAN, INTEROPERABILITATEA ȘI INOVAREA TEHNOLOGICĂ

Secțiunea 1
Informații aeronautice în formă electronică

72. Fără a aduce atingere publicării informațiilor aeronautice și într-un mod consecvent cu respectiva publicare, administratorul de rețea instituie o infrastructură de informare aeronautică pentru a spori disponibilitatea, în formă electronică, a unor informații aeronautice de bună calitate, prezentate într-o manieră ușor accesibilă, care răspunde cerințelor tuturor utilizatorilor interesați în ceea ce privește calitatea datelor și punerea la dispoziție în timp util a acestor informații.

73. Informațiile aeronautice puse la dispoziție astfel pot fi numai informații care respectă cerințele esențiale prevăzute în Codul aerian.

Secțiunea a 2-a
Clasificarea spațiului aerian și utilizarea flexibilă a spațiului aerian

74. Organul central de specialitate în domeniul aviației civile elaborează și prezintă Guvernului spre aprobare proiectele de acte normative necesare punerii în aplicare a clasificării OACI a spațiului aerian, în scopul asigurării furnizării sigure și eficiente a serviciilor de trafic aerian în spațiul aerian al Republicii Moldova, similar Cerului unic european.

75. Având în vedere caracteristicile și natura activităților militare din Republica Moldova, precum și organizarea chestiunilor militare, autoritățile competente ale Republicii Moldova, la fel ca statele membre, asigură aplicarea în spațiul aerian național, similar cadrului Cerului unic european a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, pentru a facilita managementul spațiului aerian și managementul traficului aerian în contextul politicii comune în domeniul transporturilor și, după caz, în mod coerent cu Planul general european pentru ATM.

76. Autoritățile competente ale Republicii Moldova, la fel ca statele membre, la solicitare, raportează anual Comisiei Europene cu privire la aplicarea, în contextul politicii comune în domeniul transporturilor, a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian în legătură cu spațiul aerian de care răspund.

77. Autoritățile competente ale Republicii Moldova recunosc că, în cazul în care, în special în lumina rapoartelor prezentate de statele membre, sunt necesare condiții uniforme pentru aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian în cadrul Cerului unic european, Comisia Europeană, în limitele politicii comune în domeniul transporturilor și fără a aduce atingere pct. 2, adoptă acte de punere în aplicare pentru stabilirea unor astfel de condiții uniforme.

78. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare stabilită.

79. În cazurile în care apar dificultăți operaționale semnificative în aplicarea prezentei secțiuni care împiedică salvgardarea unor interese esențiale ale politicii de securitate sau de apărare, autoritățile competente ale Republicii Moldova, similar statelor membre, pot suspenda temporar această aplicare, cu condiția de a informa la solicitare Comisia Europeană și celelalte state membre cu privire la aceasta. În urma introducerii unei suspendări temporare, ajustări ale normelor adoptate în temeiul pct. 77 pot fi elaborate pentru spațiul aerian de care răspunde Republica Moldova. Suspendarea temporară și orice astfel de ajustări sunt eliminate la încetarea respectivelor dificultăți operaționale.

Secțiunea a 3-a
Coordonarea SESAR

80. Autoritățile competente ale Republicii Moldova recunosc că entitățile responsabile de sarcinile stabilite în dreptul Uniunii Europene în domeniile de coordonare a fazei de definire a SESAR, a fazei de dezvoltare a SESAR și a fazei de implementare a SESAR, după caz, asigură o coordonare efectivă între aceste trei faze, astfel încât tranziția de la o fază la alta să aibă loc fără sincope și în timp util, concentrându-se în special pe faza de industrializare.

81. Sunt implicate cât mai mult posibil toate părțile interesate relevante din domeniul civil și militar.

Capitolul VI
CONSULTAREA, CONFIDENȚIALITATEA, SANCȚIUNILE ȘI MĂSURILE DE SALVGARDARE

Secțiunea 1
Consultarea părților interesate

82. Autoritatea națională de supraveghere instituie mecanisme adecvate de consultare a părților interesate.

83. În sensul pct. 82 sunt consultate cel puțin următoarele părți operaționale interesate și părți neoperaționale interesate, dacă este relevant:

83.1. furnizorii de servicii de navigație aeriană sau grupurile care îi reprezintă;

83.2. administratorul de rețea;

83.3. operatorii aeroportuari sau grupurile relevante care îi reprezintă;

83.4. utilizatorii spațiului aerian sau grupurile relevante care îi reprezintă;

83.5. forțele militare;

83.6. industria producătoare;

83.7. organismele profesionale de reprezentare a personalului;

83.8. autoritățile naționale relevante;

83.9. coordonatorii de sloturi;

83.10. organizațiile neguvernamentale care au interese legate de aviație sau ATM.

Secțiunea a 2-a
Confidențialitate

84. Autoritățile naționale de supraveghere, care hotărăsc în conformitate cu dreptul intern, nu divulgă informațiile de natură confidențială, în special

informațiile referitoare la furnizorii de servicii de navigație aeriană, relațiile de afaceri ale acestora sau componentele referitoare la costurile și veniturile lor.

85. Pct. 84 nu aduce atingere dreptului autorităților naționale de supraveghere de a dezvălui informații în cazul în care acest lucru este esențial pentru îndeplinirea sarcinilor acestora. În această situație dezvăluirea informațiilor este proporțională și are în vedere interesele legitime ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, ale utilizatorilor spațiului aerian, ale aeroporturilor sau ale altor părți interesate pertinente cu privire la protejarea informațiilor lor sensibile din punct de vedere comercial.

86. Informațiile și datele la care se oferă acces în conformitate cu pct. 50 și 56-58 sau care sunt raportate în conformitate cu pct. 61, îndeosebi în ceea ce privește costurile determinate și costurile reale ale furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați, sunt făcute publice, sub rezerva protejării chestiunilor de siguranță publică, de apărare și militare sau a intereselor comerciale ale persoanelor fizice sau juridice, inclusiv a proprietății intelectuale, cu excepția cazurilor în care există un interes public superior în favoarea divulgării.

Secțiunea a 3-a
Sancțiuni și măsuri de salvgardare

87. În cazul nerespectării prevederilor Regulamentului și ale actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, săvârșite în special de utilizatorii spațiului aerian, de operatorii aeroportuari și de furnizorii de servicii de navigație aeriană se aplică măsurile de răspundere stabilite la art. 47 din Codul aerian.

88. Prevederile prezentului Regulament nu aduc atingere dreptului Republicii Moldova de a aplica măsurile necesare pentru salvgardarea intereselor esențiale ale politicii de securitate sau de apărare. Astfel de măsuri sunt în special cele imperative:

88.1. pentru supravegherea spațiului aerian aflat în responsabilitatea sa, în conformitate cu acordurile regionale de navigație aeriană ale OACI, inclusiv capacitatea de a detecta, identifica și evalua toate aeronavele care utilizează acest spațiu aerian, în vederea salvgardării siguranței zborurilor și luării de măsuri pentru a răspunde necesităților în materie de securitate și de apărare;

88.2. în cazul unor grave tulburări interne care afectează menținerea ordinii publice;

88.3. în caz de război sau tensiuni internaționale grave care constituie o amenințare de război;

88.4. pentru îndeplinirea obligațiilor internaționale ale unui stat membru în ceea ce privește menținerea păcii și a securității internaționale;

88.5. pentru desfășurarea operațiunilor și instruirii militare, inclusiv posibilitățile necesare pentru manevre.

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului de punere în aplicare a Cerului unic european

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

Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului de punere în aplicare a Cerului unic european a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale de comun cu Autoritatea Aeronautică Civilă.

2. Condiţiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ

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

Prezentul proiect este elaborat în temeiul prevederilor:

- Art.6 alin.(3) lit.a) din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017;
- Anexei III la Acordul privind spaţiul aerian comun dintre Republica Moldova şi Uniunea Europeană şi statele sale membre, semnat la Bruxelles la 26 iunie 2012 (ratificat prin Legea nr. 292 din 21.12.2012);
- Programul Național de Aderare a Republicii Moldova la UE (PNA) 2025- 2029, Capitolul 14 „Transport”, Anexa A, acțiunea 179.

2.2. Descrierea situaţiei actuale şi a problemelor care impun intervenţia, inclusiv a cadrului normativ aplicabil şi a deficienţelor / lacunelor normative

În contextul relației Republicii Moldova cu Uniunea Europeană și al angajamentelor asumate prin Acordul privind Spațiul Aerian Comun între Uniunea Europeană și Republica Moldova (semnat în 2012 și aplicat provizoriu din 2020), țara noastră este obligată să armonizeze treptat legislația națională din domeniul aviației civile cu acquis-ul comunitar.

Unul dintre actele legislative europene relevante în acest sens este Regulamentul (UE) 2024/2803, care reformează și înlocuiește vechiul pachet legislativ al Cerului Unic European (SES), cu scopul de a moderniza gestionarea traficului aerian, de a crește eficiența operațională și de a reduce impactul asupra mediului.

Regulamentul (UE) 2024/2803 stabilește cadrul legal pentru:

- desemnarea și supravegherea furnizorilor de servicii de navigație aeriană;
- implementarea schemelor de performanță și tarifare;
- consolidarea rolului autorităților naționale de supraveghere;
- optimizarea gestionării spațiului aerian;
- integrarea inovațiilor tehnologice și digitalizarea serviciilor ATM/ANS.

Transpunerea acestui regulament este necesară din următoarele motive:

- Obligații internaționale: Derivate din Acordul privind Spațiul Aerian Comun UE–RM, care prevede alinierea cadrului legislativ național la standardele și reglementările Uniunii Europene în domeniul aviației civile.
- Securitate și interoperabilitate: Armonizarea standardelor privind siguranța, interoperabilitatea și managementul traficului aerian contribuie la integrarea operațională în rețeaua europeană.
- Acces echitabil la piața unică a aviației: Transpunerea regulamentului facilitează cooperarea cu EUROCONTROL, EASA și alți parteneri europeni.
- Reducerea emisiilor și creșterea eficienței operaționale – prin aplicarea standardelor de performanță și optimizarea rutelor aeriene.
- Pregătirea instituțională: Implementarea regulamentului presupune consolidarea capacității Autorității Aeronautice Civile și altor structuri relevante în conformitate cu bunele practici europene.

Este important de menționat că Regulamentul (UE) 2024/2803 privind implementarea Cerului Unic European (SES2+) **reformează și înlocuiește:**

• **Regulamentul (CE) nr.549/2004 – cadrul general al SES**
• **Regulamentul (CE) nr.550/2004 – privind furnizarea de servicii de navigație aeriană**
• **Regulamentul (CE) nr.551/2004 – privind organizarea spațiului aerian**
• **Regulamentul (CE) nr.552/2004 – privind interoperabilitatea rețelei europene de management** al traficului aerian.

Calendarul de implementare fiind următorul:
1 decembrie 2024 - Intrare în vigoare a regulamentului
1 iunie 2025 - Începutul aplicării parțiale a unor dispoziții
2 decembrie 2026 - Aplicare completă conform art. 59;
abrogând în totalitate Regulamentele menționate supra.

3. Obiectivele urmărite şi soluţiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului şi evidenţierea elementelor noi

Inițiativa Cerul Unic European (Single European Sky – SES) a fost lansată de Uniunea Europeană pentru a reforma gestionarea traficului aerian în Europa, cu scopul de a crește siguranța, capacitatea și eficiența serviciilor de navigație aeriană, reducând în același timp fragmentarea spațiului aerian și impactul asupra mediului. Această inițiativă se bazează pe un cadru legislativ complex, adoptat în mai multe etape începând cu anul 2004. Principalele obiective ale cadrului SES sunt:
- Creșterea siguranței traficului aerian în UE;
- Reducerea fragmentării spațiului aerian european;
- Asigurarea unui management eficient și durabil al traficului aerian;
- Promovarea interoperabilității și digitalizării serviciilor ATM/ANS;
- Reducerea emisiilor de carbon prin rute mai directe și optimizate.

Republica Moldova, prin semnarea și aplicarea provizorie a Acordului privind Spațiul Aerian Comun cu Uniunea Europeană, s-a angajat să armonizeze legislația națională cu acquis-ul comunitar în domeniul aviației civile, inclusiv cadrul SES. Această aliniere legislativă este esențială pentru:
- Asigurarea interoperabilității cu sistemele europene
- Accesul egal al operatorilor moldoveni la piața aviatică europeană
- Consolidarea siguranței și eficienței serviciilor ATM/ANS
- Participarea în organisme europene relevante precum EASA, PRB, Network Manager etc.

Transpunerea prevederilor legislative europene în domeniul SES este importantă pentru integrarea aviației civile din Republica Moldova în sistemul aerian european. Aceasta presupune:
- Adaptarea legislației primare și secundare;
- Consolidarea atribuțiilor Autorității Aeronautice Civile;
- Crearea unui mecanism național de performanță și tarifare;
- Reglementarea desemnării furnizorilor de servicii ANS și a supravegherii acestora;
- Stabilirea unui cadru coerent pentru managementul spațiului aerian.

Referitor la autoritatea națională competentă și autoritatea națională de supraveghere responsabilă, în cazul Republicii Moldova este Autoritatea Aeronautică Civilă, care urmare aprobării prezentului Regulament va atribui responsabilități alocate pentru îndeplinirea sarcinilor legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii în conformitate cu Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 și cu actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

Proiectul de Regulament stabilește cadrul normativ privind respectarea cerințelor operaționale și administrative de către principalii actori din domeniul aviației civile — utilizatorii spațiului aerian, operatorii aeroportuari și furnizorii de servicii de navigație aeriană. Implementarea și punerea în

aplicare a prevederilor prezentului Regulament este asigurată prin mecanismul de răspundere juridică prevăzut de cadrul normativ primar în domeniul aviației. Astfel, nerespectarea sau încălcarea de către entitățile menționate a obligațiilor stabilite în Regulament și în actele de punere în aplicare atrage aplicarea măsurilor administrative, a prescripțiilor și a sancțiunilor prevăzute expres de articolul 47 din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017. Prin această abordare se asigură respectarea obligațiilor stabilite prin regulament (pct.87).

Proiectul elaborat prevede *intrarea în vigoare la 31 decembrie 2028*, deoarece prevederile proiectului implică luarea unor măsuri complexe de implementare, precum elaborarea actelor subsecvente, promovarea interoperabilității și digitalizării serviciilor ATM/ANS, de formare și instruire a personalului.

Atragem atenția că promovarea proiectului va constitui temei și va permite promovarea actelor departamentale conexe.

3.2. Opţiunile alternative analizate şi motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare

Nu există opțiuni alternative

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Autoritățile naționale își vor dezvolta structuri și proceduri pentru monitorizarea performanței și conformității.

4.2. Impactul financiar şi argumentarea costurilor estimative

Implementarea proiectului nu implică cheltuieli financiare directe suplimentare de la bugetul de stat la momentul adoptării. Instruirea și calificarea personalului de specialitate în vederea adaptării la noile tehnologii și proceduri, constituie un proces ordinar și planificat activ în formarea profesională continuă a personalului.
Menționăm că, domeniul aviației civile este un sector cu o dinamică înaltă, ce necesită o aliniere continuă la cerințele internaționale de siguranță.
Astfel, în contextul în care proiectul urmează să intre în vigoare la finele anului 2028, cadrul normativ aprobat va oferi temeiul juridic necesar pentru eșalonarea, planificarea și stabilirea obligațiilor financiare anuale. Cursurile de formare și calificare necesare vor fi realizate strict în limita resurselor financiare stabilite și aprobate anual în bugetul Autorității Aeronautice Civile (AAC) dedicate programelor de instruire, fără a genera un impact bugetar neacoperit sau riscuri asupra bugetului public național.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Necesitatea recalificării – controlorii de trafic, tehnicienii și personalul de suport trebuie instruiți pentru noile tehnologii și proceduri.
Crearea de locuri de muncă – modernizarea sistemului ATM/ANS și creșterea traficului generează noi oportunități în aviație, IT, mentenanță și servicii conexe.

4.4. Impactul social

Reducerea întârzierilor – rutele aeriene optimizate și o mai bună coordonare între state reduc întârzierile, ceea ce sporește satisfacția călătorilor.
Creșterea siguranței – procedurile comune de management al traficului aerian reduc riscul de incidente și erori umane.
Condiții mai bune pentru pasagerii vulnerabili – implementarea unor standarde uniforme poate asigura accesibilitate mai mare pentru persoane cu dizabilități.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

Nu are impact asupra datelor cu caracter personal. Implementarea și aplicarea prevederilor prezentului Regulament se realizează în deplină conformitate cu normele aplicabile privind

confidențialitatea, protecția datelor cu caracter personal și protecția informațiilor clasificate potrivit legislației corespunzătoare.
4.4.2. Impactul asupra echităţii şi egalităţii de gen
Nu are impact asupra echității și egalității de gen
4.5. Impactul asupra mediului
Reducerea poluării fonice și a emisiilor – zboruri mai scurte și rute mai eficiente înseamnă mai puțin zgomot în zonele rezidențiale și mai puține emisii de CO_2.
4.6. Alte impacturi şi informaţii relevante
Nu sunt identificate.
5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislaţia UE
Proiectul național transpune prevederile Regulamentul (UE) 2024/2803 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2024 privind punerea în aplicare a Cerului unic european (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE), Număr CELEX: 32024R2803, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 11.11.2024. În acest sens a fost elaborat și completat Tabelul de concordanță corespunzător rigorilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative, precum și a Hotărârii de Guvern nr. 1171/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene.
5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislaţia naţională
a) obiectivele actului juridic al UE: - reducerea fragmentării ATM pentru a crea o rețea europeană fluidă și un spațiu aerian european mai integrat; - eficientizarea utilizării spațiului aerian, reducerea întârzierilor și a costurilor operaționale ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană (ANSP) pentru companiile aeriene; - promovarea sustenabilității, reducerea la minimum a impactului aviației asupra mediului prin impunerea unor traiectorii de zbor optimizate din punct de vedere climatic și reducerea emisiilor; - asigurarea unui nivel ridicat de siguranță a ATM în Uniunea Europeană (UE); - încurajarea inovării, accelerând astfel dezvoltarea și implementarea de noi tehnologii și soluții digitale care vizează modernizarea sistemelor ATM; - creșterea capacității de gestionare a traficului aerian, asigurând faptul că sistemul ATM poate gestiona volumele de trafic aerian în creștere rapidă. *b) gradul de transpunere a actului juridic al UE, precizându-se dacă transpunerea este totală, parţială sau selectivă:* Proiectul național asigură **transpunerea parțială** a actului UE. c) argumentarea introducerii unor reglementări care nu sunt prevăzute expres în actul juridic al UE şi/sau care depăşesc cerinţele minime stabilite de acesta: -
5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislaţiei UE
-
6. Avizarea şi 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 la data de 08.08.2025 și spre consultare publică la 21.10.2025 la adresa - https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/14989 . 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.

Menționăm că, proiectul a fost remis spre consultare la Comisia Europeană la data de 17 februarie 2026.

7. Concluziile expertizelor

a) Constatările expertizei de compatibilitate

Proiectul a fost supus expertizei de compatibilitate cu legislația Uniunii Europene în conformitate cu prevederile art. 35 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative fiind solicitată expertiza Centrului de Armonizare a Legislației.

Ca urmare a expertizei de compatibilitate expuse, clauza de armonizare, asigurarea transpunerii unor norme obligatorii ale actului UE și Tabelul de concordanță au fost definitivate potrivit Declarației de compatibilitate, scrisoarea nr. 31/02-126-10913 din 30 octombrie 2025.

De asemenea menționăm că, proiectul a fost prezentat spre consultare la Comisia Europeană la data de 17 februarie 2026. Urmare a unei ședințe de lucru, proiectul a fost inclus în lista proiectelor de acte normative care urmează să fie promovate, fără recepționarea prealabilă a avizului Comisiei Europene.

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 a fost inclusă în Sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării Raportului de expertiză anticorupție Nr. EHG25/11085 din 23.12.2025. În Concluzia expertizei se menționează că implementarea prevederilor propuse, poate contribui la realizarea interesului public vizat de proiect, fapt care nu este detrimentul interesului public general.

c) Constatările expertizei juridice

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

Urmare a expertizei juridice efectuate de către Ministerul Justiției (scrisoarea nr. 04/2-12754 din 23.12.2025), obiecțiile și recomandările formulate au fost analizate și reflectate în Sinteza obiecțiilor și propunerilor. În consecință, proiectul hotărârii Guvernului a fost definitivat prin ajustarea clauzei de adoptare și a celei de armonizare, precizarea cadrului normativ primar aplicabil, clarificarea atribuțiilor autorităților naționale responsabile, precum și reconfigurarea structurii textului în conformitate cu rigorile tehnicii legislative stabilite de Legea nr. 100/2017.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Urmare a aprobării proiectului, Autoritatea Aeronautică Civilă va elabora și aproba acte subsecvente conexe.

9. Măsuri necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Prin proiectul de hotărâre a Guvernului, Republica Moldova se aliniază la Regulamentul (UE) 2024/2803 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2024 privind punerea în aplicare a Cerului unic european.

Viceprim-ministru,

ministru **Vladimir BOLEA**

Digitally signed by Bolea Vladimir
Date: 2026.08.14 09:57:50 EEST
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova
MOLDOVA EUROPEANĂ

SINTEZA

la proiectul de hotărâre cu privire la aprobarea Regulamentului de punere în aplicare a Cerului unic european

(număr unic 800/MIDR/2025)

Nr.	Participantul la avizare (expertizare)/consultare publică, expertizare	Conținutul obiecției/ propunerii, recomandării, concluziei	Se acceptă/ Nu se acceptă	Argumentarea autorului proiectului
Avizare				
1.	**Autoritatea Aeronautică Civilă,** scrisoarea nr. 2790 din 27.10.2025	În proiectul regulamentului și Tabelul de concordanță, prevederile pct. 12 să se expună în următoarea redacție: „12. O autoritate națională de supraveghere poate să fie unită cu o altă autoritate de reglementare, cum ar fi autoritatea națională competentă sau autoritatea națională de concurență, cu condiția ca deciziile legate de sarcinile atribuite autorității naționale de supraveghere în temeiul prezentului Regulament să fie luate independent de celelalte sarcini atribuite autorității comune.” Intervenția este necesară reieșind din faptul că Regulamentul (EU) 2024/2803, care abrogă Regulamentul (EU) 549/2004, stabilește atribuții și sarcini pentru „autoritatea națională de supraveghere”, altele decât cele stabilite de articolul 4 din Regulamentul (EU) 549/2004. Paralel, Regulamentul (EU) 2018/1139 și Regulamentul (EU) 2017/373, la fel stabilesc atribuții și sarcini pentru „autoritățile competente naționale”. În consecință, prin Regulamentul (EU) 2024/2803, Comisia urmărește preluare de la „autoritățile competente naționale” unele atribuții și le pune în sarcina autorității naționale de supraveghere. Cu alte cuvinte, se face o delimitare între sarcinile „autorității competențe naționale” și sarcinile „autorității naționale de supraveghere”, care sunt definite la articolul 5 din Regulamentul (EU) 2024/2803. Aceste sarcini vor fi	**Se acceptă**	Modificările pe text au fost efectuate cu următorul cuprins: „12. Autoritatea Aeronautică Civilă unește calitatea de autoritate națională de supraveghere și de autoritate națională competentă, asigurând că deciziile legate de sarcinile atribuite autorității naționale de supraveghere în temeiul Regulamentului sunt luate independent de celelalte sarcini atribuite autorității comune.” Proiectul și Tabelul de concordanță au fost ajustate.

		axate preponderent pe supravegherea financiară, asigurări, performanțe și tarife, securitate etc., iar „autoritatea competentă națională” va rămâne fi responsabilă de supravegherea cerințelor de siguranță, sistemul de management, cerințe operaționale și tehnice.		
2.	**Întreprinderea de Stat „Aeroportul Internațional Chișinău”,** scrisoarea nr. 12/1964 din 04.11.2025	Lipsă obiecții sau propuneri.	**Se ia act**	
3.	**Autoritatea Națională de Integritate,** scrisoarea nr. 07/9995 din 29.10.2025	Lipsa propunerilor, obiecțiilor cu susținerea proiectului actului normativ vizat.	**Se ia act**	
4.	**Agenția Națională pentru Reglementare în Comunicații Electronice și Tehnologia Informației,** scrisoarea nr. 01-DRA/1925 din 03.11.2025	Exprimă susținerea față de proiectul menționat, neavând obiecții sau propuneri la conținutul acestuia.	**Se ia act**	
5.	**Agenția Proprietății Publice,** scrisoarea nr. 05-03-8150 din 27.10.2025	Lipsa obiecțiilor și propunerilor. Totodată, reieșind din faptul că proiectul a fost expediat spre consultare Î.S. ”MoldATSA”, Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și Î.S. „Aeroportul Internațional Mărculești”, solicităm să se țină cont de poziția acestora la definitivarea proiectului.	**Se ia act**	
6.	**Ministerul Apărării,** scrisoarea nr.11/1276 din 30.10.2025	Lipsă propuneri și obiecții.	**Se ia act**	

7.	**Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi,** scrisoarea nr.77 din 27.10.2025	Lipsă propuneri și obiecții.	**Se ia act**	
8.	**Plenul Consiliului Concurenței,** scrisoarea nr. DJ-06/ 727 - 1918 din 14 noiembrie 2025	Lipsa obiecțiilor sau propunerilor pe marginea acestuia.	**Se ia act**	
9.	**Ministerul Afacerilor Externe,** scrisoarea nr. DI/3/041-11080 din 29 octombrie 2025	1. Se recomandă definirea termenilor de „operațiune militară” și „activități militare”, prevăzuți la pct. 2 din proiectul Regulamentului de punere în aplicare a Cerului unic european (în continuare – proiect), întrucât lipsa unor definiții clare poate genera ambiguități în aplicarea prevederilor proiectului și poate conduce la interpretări contradictorii. De asemenea, prevederile pct. 27 din proiect urmează a fi revizuite pentru a fi expuse mai explicit din punct de vedere semantic. La pct. 67 din proiect este necesar ca textul să specifice expres tipul de instrument juridic vizat — dacă se face referire la un acord sau la un tratat internațional. Totodată, utilizarea constantă a formulei „Republica Moldova” în întregul text al proiectului poate crea o disonanță în ceea ce privește autoritatea competentă care va implementa și monitoriza reglementările. În acest context, se constată necesară precizarea autorităților naționale care sunt responsabile pentru punerea în aplicare a măsurilor stabilite în proiect.	**Nu se acceptă**	Proiectul este aliniat la textul Regulamentului (UE) 2024/2803.

10.	**Ministerul Afacerilor Interne,** scrisoarea nr. 40/ 3815 din 03 noiembrie 2025	Proiectul nu conține norme care să genereze interferențe cu domeniile de activitate ale ministerului sau ale subdiviziunilor din subordine, motiv pentru care obiecții nu pot fi înaintate. Potrivit Notei de fundamentare, proiectul prezentat este elaborat în scopul armonizării treptate a legislației naționale din domeniul aviației civile cu acquis-ul comunitar. Unul dintre actele legislative europene relevante în acest sens este Regulamentul (UE) 2024/2803, care reformează și înlocuiește vechiul pachet legislativ al Cerului unic european, cu scopul de a moderniza gestionarea traficului aerian, de a crește eficiența operațională și de a reduce impactul asupra mediului. **I.** Din punct de vedere conceptual, se recomandă ajustarea prevederilor proiectului, după cum urmează. **1.** Se recomandă revizuirea subpct. 4.2. Impactul financiar și subpct. 4.3. Impactul asupra sectorului privat din Nota de fundamentare, întrucât există o inconsecvență între expunerile acestora, potrivit cărora pe de o parte, proiectul nu generează impact financiar, iar pe de altă parte menționează despre crearea de noi locuri de muncă, necesitatea instruirii și recalificării personalului. Întrucât implementarea proiectului de hotărâre poate avea impact asupra bugetului public, se consideră judicios estimarea cuantumului mijloacelor financiare care sunt necesare implementării proiectului. **2.** La compartimentul 8 din Nota de fundamentare se menționează că proiectul de hotărâre nu necesită modificarea sau elaborarea unor acte normative noi. Totuși, în textul proiectului Regulamentului la pct. 54 – 60 sunt prevăzute dispoziții privind elaborarea actelor normative, motiv pentru care recomandăm revizuirea compartimentului 8 al Notei de fundamentare și indicarea listei actelor normative ce urmează a fi adoptate.	**Se acceptă parțial**	Proiectul și nota au fost ajustate, în limita HG 1171/2018, pct. 24, subpct.1 vizavi de preluarea fidelă a prevederilor/limbajului/noțiunilor în cazul transpunerii regulamentelor și deciziilor UE; 24. Transpunerea prevederilor actului juridic european se realizează prin următoarele metode: 1) transpunere directă – preluarea fidelă a prevederilor actului juridic european în legislația națională, fără reformulare, utilizând redacția, limbajul juridic și terminologia identică sau similară cu cea a actului juridic european care se transpune. Transpunerea definițiilor, a formulelor, a schemelor, a valorilor numerice, a diferitelor tipuri de limitări și excepții, precum și a anexelor ce conțin specificații și cerințe tehnice, metode de încercări de laborator se realizează prin transpunere directă, păstrându-se conținutul și structura actului european. Această metodă este recomandată în cazul transpunerii regulamentelor și deciziilor UE;

		3. Potrivit art. 53 din Regulamentul (UE) 2024/2803 privind punerea în aplicare a Cerului unic european, statele membre stabilesc norme cu privire la sancțiunile aplicabile încălcărilor Regulamentului și ale actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia. Atragem atenția că, potrivit Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.1171/2018, armonizarea legislației are drept obiectiv integrarea acesteia în ordinea juridică internă a Republicii Moldova, urmate de implementarea legislației naționale armonizate și de punerea în aplicare a acesteia. Astfel, deși pct. 87 din proiect stabilește răspundere contravențională pentru încălcarea Regulamentului, acesta nu conține dispoziții referitoare la faptele care constituie contravenții, nici la autoritățile competente pentru constatarea și soluționarea acestora. În această ordine de idei, se conchide imperios necesar ca autorul proiectului să reflecte la Capitolul VI „Dispoziții Finale" al Regulamentului sau în compartimentul 8 al Notei de fundamentare, clauze privind modificarea, după caz, completarea Codului Contravențional al Republicii Moldova, în ordinea art. 47 din Legea 100/2017 cu privire la actele normative. **II.** Cu referire la aspecte de tehnică legislativă, se înaintează observații, în ordinea ce perindă. **1.** Potrivit art. 56 alin. (1) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, 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, care nu poate fi anterioară datei publicării. Respectiv, pct. 3 din proiectul de hotărâre a Guvernului specifică că, prezenta hotărâre se publică în Monitorul Oficial al Republicii Moldova și intră în vigoare la 1 ianuarie 2028.		

		În acest sens comunicăm că în proiectul notei de fundamentare lipsește justificarea termenului de intrare în vigoare a proiectului de act normativ, contrar art. 56 alin. (3) din Legea nr. 100/2017 care statuează că, intrarea în vigoare a actelor normative poate fi stabilită pentru o altă dată doar în cazul în care se urmărește protecția drepturilor și libertăților fundamentale ale omului, realizarea angajamentelor internaționale ale Republicii Moldova, conformarea cadrului normativ hotărârilor Curții Constituționale, eliminarea unor lacune din legislație sau contradicții între actele normative ori dacă există alte circumstanțe obiective. **2.** Subpunctele 6.44. („autoritate națională competentă”) și 6.45. („autoritate națională de supraveghere”) nu constituie definiții în sensul clasic al termenului, ci reprezintă identificări instituționale sau abrevieri funcționale ale autorităților desemnate la nivel național. Definițiile ar trebui să exprime conținutul general al termenului („ce este o autoritate națională competentă” / „ce este o autoritate națională de supraveghere”), nu cine exercită această calitate. Formulările actuale („Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale” și „Autoritatea Aeronautică Civilă”) sunt specificări de entități, nu definiții conceptuale. Prin urmare, se propune reformularea lor într-o manieră definitorie, după cum urmează: „6.44. Autoritate națională competentă – organul administrației publice centrale desemnat să asigure aplicarea prevederilor prezentului Regulament la nivel național (Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale);” „6.45. Autoritate națională de supraveghere – organismul național căruia îi revin sarcinile de supraveghere stabilite prin prezentul Regulament (Autoritatea Aeronautică Civilă);”.		

		Obiecțiile sus menționate sunt valabile și pentru subpunctul 6.3. („agenție”) motiv pentru care se sugerează definirea termenului pentru claritatea noțiunilor. **3.** Subsecvent, noțiunea „autoritate națională de supraveghere” este definită ca fiind Autoritatea Aeronautică Civilă la nivel național, ceea ce reprezintă o instituție concretă, însă în proiectul regulamentului sunt utilizate formulele „o autoritate națională de supraveghere”, „autoritățile naționale de supraveghere”. Din aceste considerente, se recomandă armonizarea terminologiei în întregul proiect al regulamentului, pentru a asigura coerența și claritatea reglementării. **4.** Dacă un anumit compartiment al notei de fundamentare nu se referă la conținutul proiectului actului normativ, în compartimentul respectiv se indică textul „Nu este aplicabil”. Respectiv, se sugerează completarea corespunzătoare a subpct. 5.2. din nota de fundamentare. **5.** În final, se atrage atenția asupra necesității respectării exigențelor gramaticale, de ortografie şi de punctuație statuate în Legea nr. 100/2017, în sensul corectării greșelilor admise în conținutul proiectului și excluderii erorilor de ordin tehnico-normativ.		
11.	**Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării,** scrisoarea nr. 03-3180 din 11.11.2025	**Referitor la proiectul Regulamentului:** La **pct.3** urmează de specificat actul normativ de ratificare/aderare a Republicii Moldova la Convenția de la Chicago din 1944 privind aviația civilă internațională. La **pct.6,** noțiunea *„administrator de rețea”* de la subpct. 6.48 este formulată într-un mod netransparent și vag, de aceea considerăm oportun revizuirea acesteia. Or, textul actual prevede ca: *„administrator de rețea* – entitatea căreia i-au fost încredințate sarcinile necesare pentru a contribui la executarea funcțiilor de rețea menționate;”, iar potrivit Regulamentului (UE) 2024/1803 al	**Se acceptă**	Modificările pe text au fost efectuate și completat. pct.3, specificat care este autoritatea națională competentă și autoritatea națională de supraveghere, în cazul Republicii Moldova, atribuții ce îi revin Autorității Aeronautice Civile. Cu privire la Proiectul și nota au fost ajustate, în limita HG

		Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2024 privind punerea în aplicare a Cerului unic european: „*administrator de rețea înseamnă entitatea căreia i-au fost încredințate sarcinile necesare pentru a contribui la executarea în conformitate cu articolul 38, a funcțiilor de rețea menționate la articolul 37*”. Totodată menționăm, că potrivit Tabelului de concordanță, dispozițiile art.37 și art.38 din proiectul Regulamentului vor deveni aplicabile doar de la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană. La **pct.21**, norma expusă prin sintagma „autoritatea națională de supraveghere asigură aplicarea măsurilor corective necesare” prezintă un caracter netransparent și incert. Astfel, pentru asigurarea respectării principiului transparenței actului normativ și predictibilității normelor juridice, consacrat de art.3 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, precum și întru evitarea unor eventuale aplicări eronate a normelor propuse, considerăm necesar inserarea unei prevederi certe și transparente sau excluderea acestei norme. Obiecția este valabilă și pentru normele expuse prin sintagmele: „orice măsuri de asigurare a respectării cadrului normativ aplicate de autoritățile naționale de supraveghere” - **pct.22;** „în conformitate cu cadrul normativ național” - **pct.23;** „ia deciziile corespunzătoare” - **pct.33;** „o justificare adecvată” - **pct.39;** „ia toate măsurile necesare” - **pct.42;** „iau măsurile corespunzătoare” - **pct.43;** „adaptările adecvate” - **pct.74.** La **pct.54-60** cuvintele *„acte normative specifice aprobate de Guvern”* urmează a fi revizuite, în vederea specificării actului normativ prin care vor fi aprobate, precum și dacă acestea necesită a fi aprobate de Guvern		1171/2018, pct. 24, subpct.1 vizavi de preluarea fidelă a prevederilor/limbajului/noțiunilor în cazul transpunerii regulamentelor și deciziilor UE; 24. Transpunerea prevederilor actului juridic european se realizează prin următoarele metode: 1) transpunere directă – preluarea fidelă a prevederilor actului juridic european în legislația națională, fără reformulare, utilizând redacția, limbajul juridic și terminologia identică sau similară cu cea a actului juridic european care se transpune. Transpunerea definițiilor, a formulelor, a schemelor, a valorilor numerice, a diferitelor tipuri de limitări și excepții, precum și a anexelor ce conțin specificații și cerințe tehnice, metode de încercări de laborator se realizează prin transpunere directă, păstrându-se conținutul și structura actului european. Această metodă este recomandată în cazul transpunerii regulamentelor și deciziilor UE;

		sau de către autoritatea națională competentă (Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale). La **pct.70,** considerăm necesar de concretizat care sunt „autoritățile responsabile de supravegherea siguranței, de supravegherea performanței și a rețelei, de securitate, ordinea publică și apărare". La **pct.71,** norma expusă prin enunțul al doilea, stabilește că „Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare stabilită". În acest context, menționăm că norma în cauză este aplicabilă Comisiei Europene. Prin urmare, considerăm oportun revizuirea necesității includerii normei respective în proiect. Obiecția este valabilă și pentru **pct.78.** La **pct.82** este prevăzut că *„Autoritățile naționale de supraveghere din RM instituie mecanisme de consultare pentru a consulta în mod adecvat părțile interesate".* Astfel, considerăm binevenit de expus în Nota de fundamentare la proiect argumentarea necesității înființării mai multor autorități de supraveghere în Republica Moldova, forma juridică de organizare, precum și costurile aferente creării acestora.		
12.	**Ministerul Mediului,** scrisoarea nr.13-05/2961 din 06.11.2025	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.	**Se ia act**	
13.	**Ministerul Muncii și Protecției Sociale,** scrisoarea nr.19/5222 din 10 noiembrie 2025	La pct.36 din proiectul Regulamentului examinat textul „de muncă" se exclude, deoarece furnizorii de servicii de trafic aerian sunt persoane juridice și, prin urmare, relațiile dintre ei nu sunt relații de muncă.	**Nu se acceptă**	Textul proiectului aliniat la textul Regulamentului (UE)2024/2803

		Totodată, atenționăm asupra faptului că Legea nr. 60/2012 privind incluziunea socială a persoanelor cu dizabilități prevede asigurarea drepturilor persoanelor cu dizabilități, în egală măsură cu ceilalți, la utilități și servicii la care are acces publicul larg. Astfel, Capitolul III (Accesibilitatea) al Legii prenotate stabilește prevederi generale privind accesibilitatea persoanelor cu dizabilități în condiții de egalitate cu ceilalți, la transport, la informație și la mijloacele de informare în masă, precum și la tehnologia informației și la comunicațiile electronice. Astfel, potrivit prevederilor art. 18 din Legea menționată, nu se admite proiectarea și construcția centrelor populate, formarea cartierelor de locuit, elaborarea soluțiilor de proiect, construcția și reconstrucția clădirilor, instalațiilor, complexelor și comunicațiilor, de asemenea producerea sau achiziția mijloacelor de transport public urban, a mijloacelor de informare și de comunicații electronice fără amenajarea acestor obiective și mijloace în așa mod încât persoanele cu dizabilități să aibă acces la ele și să le poată utiliza. Subsidiar, conform prevederilor art. 20 din Legea notată, pentru a facilita accesul neîngrădit al persoanelor cu dizabilităţi la transport şi călătorii, autorităţile publice centrale şi locale, agenţii economici indiferent de forma de proprietate, cu participarea asociaţiilor obşteşti, au obligaţia de a adapta mijloacele de transport în comun aflate în circulaţie şi reutila autovehiculele conform necesităţilor persoanelor cu dizabilităţi locomotorii (ghidarea manuală). Astfel, menționăm, că la măsurile ce țin de incluziunea persoanelor cu dizabilități și a persoanelor cu mobilitate redusă, se va ține cont de reglementarea normelor propuse de principiul facilitării accesibilității măsurilor stabilite și a impactului acestor măsuri pentru toate persoanele cu	**Nu se acceptă**	Regulament stabilește crearea și funcționarea eficientă a Cerului unic european cu scopul de a consolida standardele de siguranță a traficului aerian, de a contribui la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian și de a îmbunătăți performanța generală a **managementului traficului aerian și a serviciilor de navigație aeriană pentru traficul aerian** general în Europa, în vederea îndeplinirii cerințelor tuturor utilizatorilor spațiului aerian. Astfel, proiectul cuprinde o rețea paneuropeană bazată pe un sistem de management al traficului aerian. Prevederile generale cu privire la accesibilitatea persoanelor cu dizabilități sunt norme stipulate în cadrul Programului național de facilitare a transporturilor aeriene aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 147/2022.

		dizabilități și a persoanelor cu mobilitate redusă, în condiții de egalitate cu ceilalți, nu doar vizual, dar și practicabil. De asemenea, obiectele de menire socială trebuie să fie amenajate într-un mod care ar facilita accesul persoanelor cu dizabilități și a persoanelor cu mobilitate redusă, fiind dotate cu căi de acces și instalate cu respectarea actelor normative vizând domeniul dat. Conform prevederilor art. 26 din Legea nr. 60/2012, persoanele cu funcții de răspundere, întreprinderile, instituțiile şi organizațiile indiferent de forma de proprietate, care nu îndeplinesc prevederile în ceea ce privește eliminarea barierelor existente şi amenajarea adecvată, conform normativelor, a clădirilor, instalațiilor și încăperilor, inclusiv a celor de locuit, a mijloacelor de transport în comun, a mijloacelor de informare şi de comunicații electronice, a obiectivelor culturale, turistice, a complexelor (sălilor) sportive şi a altor obiecte ale infrastructurii sociale pentru a asigura accesul la ele şi utilizarea lor de către persoanele cu dizabilități poartă răspundere în conformitate cu Codul contravențional (art. 221^1). Astfel, reieșind din cele expuse, în contextul promovării proiectului Regulamentului menționat, solicităm corelarea termenelor utilizate în proiectul prenotat cu noțiunile din Legea nr. 60/2012, în speță: - noțiunea *„adaptare rezonabilă”* – modificările şi ajustările necesare şi adecvate, care nu impun un efort disproporționat sau nejustificat atunci când este necesar, pentru a permite persoanelor cu dizabilități să se bucure sau să-şi exercite, în condiții de egalitate cu ceilalți, toate drepturile şi libertățile fundamentale ale omului; - *„design universal”* – proiectarea produselor, mediului, programelor şi serviciilor astfel încât să poată fi utilizate de către toate persoanele, pe cât este posibil, fără să fie		

		nevoie de o adaptare sau de o proiectare specială. Designul universal nu va exclude dispozitivele de asistare pentru anumite grupuri de persoane cu dizabilități atunci când este necesar. Adițional, în contextul Screening-ului bilateral, aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană, Republica Moldova și-a asumat transpunerea Directivei (UE) 2019/882, privind cerințele de accesibilitate aplicabile produselor și serviciilor, termenul transpunerii fiind planificat pentru luna decembrie 2026. Scopul Directivei respective, este de a contribui la buna funcționare a pieței interne, prin apropierea actelor normative ale statelor membre în ceea ce privește cerințele de accesibilitate aplicabile anumitor produse și servicii, în special prin eliminarea și prevenirea barierelor din calea liberei circulații a anumitor produse și servicii accesibile, bariere care decurg din cerințe de accesibilitate divergente ale statelor membre, care prevede asigurarea accesului la serviciile de transport, inclusiv aerian. În contextul celor menționate, considerăm oportun definitivarea proiectului în corespundere cu prevederile Legii nr. 60/2012 privind incluziunea socială a persoanelor cu dizabilități și Directiva (UE) 2019/882 privind cerințele de accesibilitate aplicabile produselor și serviciilor, pentru asigurarea posibilității de accesare a serviciilor de transport aerian, prin prisma drepturilor fundamentale ale persoanelor cu dizabilități în egală măsură cu ceilalți cetățeni.		

14.	**Ministerul Finanțelor,** scrisoarea nr. 09/2-03/513/1539 din 04.11.2025	Proiectul de hotărâre menționat transpune parțial Regulamentul (UE) 2024/2803 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2024 privind Cerul unic european, care aduce atingeri aplicării Directivelor 2014/24/UE și 2014/25/UE în ceea ce privește achizițiile serviciilor de trafic aerian. În acest sens, menționăm că, Directiva 2014/24 a fost transpusă în legislația națională prin Legea nr. 131/2015 privind achizițiile publice, iar Directiva 2014/25 a fost transpusă prin Legea nr. 74/2020 privind achizițiile în sectoarele energeticii, apei, transporturilor și serviciilor poștale. Totuși, proiectul de act normativ național nu cuprinde nicio referire expresă la cadrul legislativ național aplicabil în materie de achiziții publice, ceea ce poate genera incertitudine juridică în aplicarea dispozițiilor referitoare la achizițiile date. Prin urmare, propunem expunerea într-o nouă redacție a următoarelor puncte: - pct.17.3 „Fără a aduce atingere prevederilor Legii nr. 131/2015 privind achizițiile publice și ale Legii nr. 74/2020 privind achizițiile în sectoarele energeticii, apei, transporturilor și serviciilor poștale, contribuie, atunci când este relevant și după caz, la aplicarea corectă a cerințelor în materie de achiziții publice în conformitate cu pct. 38 – pct. 46 din prezentul Regulament;”,	**Se acceptă**	Proiectul și Tabelul de concordanță au fost ajustate, cu următorul cuprins: „17.3. fără a aduce atingere prevederilor Legii nr. 131/2015 privind achizițiile publice și ale Legii nr. 74/2020 privind achizițiile în sectoarele energeticii, apei, transporturilor și serviciilor poștale, contribuie, atunci când este relevant la aplicarea corectă a cerințelor în materie de achiziții publice în conformitate cu pct. 38 – pct. 46 din Regulament;”
		- pct.38 „Fără a aduce atingere prevederilor Legii nr. 131/2015 privind achizițiile publice și ale Legii nr. 74/2020 privind achizițiile în sectoarele energeticii, apei, transporturilor și serviciilor poștale, după caz, furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați pot decide să achiziționeze servicii CNS, AIS sau ADS sau servicii MET în cazurile în care statele membre nu au desemnat un furnizor de servicii MET în conformitate cu pct. 37, în condiții de piață, inclusiv prin intermediul achizițiilor	**Se acceptă**	Proiectul și Tabelul de concordanță au fost ajustate, cu următorul cuprins: „38. Fără a aduce atingere prevederilor Legii nr. 131/2015 privind achizițiile publice și ale Legii nr. 74/2020 privind achizițiile în sectoarele energeticii, apei,

		publice sau al altor forme de acorduri, ținând seama de situații specifice, cum ar fi lipsa soluțiilor disponibile pe piață și considerentele legate de interesul public.”		transporturilor și serviciilor poștale, furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați pot decide să achiziționeze servicii CNS, AIS sau ADS sau servicii MET în cazurile în care statele membre nu au desemnat un furnizor de servicii MET în conformitate cu pct. 37., în condiții de piață, inclusiv prin intermediul achizițiilor publice sau al altor forme de acorduri, ținând seama de situații specifice, cum ar fi lipsa soluțiilor disponibile pe piață și considerentele legate de interesul public.”
		- pct.41 „În cazul în care serviciile de navigație aeriană sunt achiziționate în condiții de piață, procedurile de achiziții pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană se desfășoară în conformitate cu principiile egalității de tratament, nediscriminării și transparenței precum și a dispozițiilor aplicabile ale Legii nr. 131/2015 privind achizițiile publice și ale Legii nr. 74/2020 privind achizițiile în sectoarele energeticii, apei, transporturilor și serviciilor poștale.”.	**Se acceptă**	Proiectul și Tabelul de concordanță au fost ajustate, cu următorul cuprins: „41. În cazul în care serviciile de navigație aeriană sunt achiziționate în condiții de piață, procedurile de achiziții pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană se desfășoară în conformitate cu principiile egalității de tratament, nediscriminării și transparenței precum și a dispozițiilor aplicabile ale Legii nr. 131/2015 privind achizițiile publice și ale Legii nr. 74/2020 privind achizițiile în sectoarele energeticii, apei, transporturilor și serviciilor poștale.”

		- pct.46 „Fără a aduce atingere prevederilor Legii nr. 131/2015 privind achizițiile publice și ale Legii nr. 74/2020 privind achizițiile în sectoarele energeticii, apei, transporturilor și serviciilor poștale, prima dată când un serviciu de trafic aerian pentru controlul de apropiere sau de aerodrom este achiziționat pe un anumit aeroport în conformitate cu pct. 39 din prezenta Secțiune și atunci când condițiile esențiale ar necesita o modificare a caietului de sarcini, statele membre asigură verificarea cerințelor tehnice privind calitatea serviciului incluse în caietul de sarcini pentru serviciul specific în cauză.”. Concomitent, completarea este necesară pentru a se asigura că aplicarea prevederilor prezentului regulament se realizează cu respectarea normelor naționale în materie de achiziții publice/sectoriale.	**Se acceptă**	Proiectul și Tabelul de concordanță au fost ajustate, cu următorul cuprins: „46. Fără a aduce atingere prevederilor Legii nr. 131/2015 privind achizițiile publice și ale Legii nr. 74/2020 privind achizițiile în sectoarele energeticii, apei, transporturilor și serviciilor poștale, prima dată când un serviciu de trafic aerian pentru controlul de apropiere sau de aerodrom este achiziționat pe un anumit aeroport în conformitate cu pct. 39 din Secțiune și atunci când condițiile esențiale ar necesita o modificare a caietului de sarcini, statele membre asigură verificarea cerințelor tehnice privind calitatea serviciului incluse în caietul de sarcini pentru serviciul specific în cauză.”
Etapa de notificare				
1.	**Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi,** notificarea plasată pe platforma legiferare.gov.md din data de 15.12.2025	Lipsă propuneri și obiecții.	**Se ia act**	

2.	**Autoritatea Națională de Integritate,** notificarea plasată pe platforma legiferare.gov.md din data de 15.12.2025	Susținem avizul Nr. 07/9995 din 29.10.2025 și comunicăm lipsa propunerilor, obiecțiilor cu susținerea proiectului actului normativ vizat.	**Se ia act**	
3.	**Ministerul Mediului,** notificarea plasată pe platforma legiferare.gov.md din data de 16.12.2025	Lipsa obiecțiilor și propunerilor.	**Se ia act**	
4.	**Ministerul Afacerilor Externe,** scrisoarea nr. DI/3/041-13132 din 16 decembrie 2025	Reiterează obiecțiile înaintate prin avizul nr. DI/3/041-11080 din 29 octombrie 2025. 1. Se recomandă definirea termenilor de „operațiune militară” și „activități militare”, prevăzuți la pct. 2 din proiectul Regulamentului de punere în aplicare a Cerului unic european (în continuare – proiect), întrucât lipsa unor definiții clare poate genera ambiguități în aplicarea prevederilor proiectului și poate conduce la interpretări contradictorii. De asemenea, prevederile pct. 27 din proiect urmează a fi revizuite pentru a fi expuse mai explicit din punct de vedere semantic. La pct. 67 din proiect este necesar ca textul să specifice expres tipul de instrument juridic vizat — dacă se face referire la un acord sau la un tratat internațional. Totodată, utilizarea constantă a formulei „Republica Moldova” în întregul text al proiectului poate crea o disonanță în ceea ce privește autoritatea competentă care va implementa și monitoriza reglementările. În acest context, se constată necesară precizarea autorităților naționale care sunt responsabile pentru punerea în aplicare a măsurilor stabilite în proiect.	**Se acceptă parțial**	Definirea termenilor de „*operațiune militară”* și „*activități militare*”, prevăzuți la pct. 2 din proiectul Regulamentului de punere în aplicare a Cerului unic european (în continuare – proiect) nu întrunește prevederile Regulamentului european nr. 2024/2803, dar specificul de reglementare, fiind pe domeniul apărării, care conform prevederilor Legii nr.231/2025 privind securitatea spațiului aerian național, Ministerul Apărării este organul central de specialitate al administrației publice centrale care organizează, conduce, coordonează și desfășoară, potrivit legii, activitățile în domeniul apărării naționale și securității militare, precum și desfășoară nemijlocit activitatea de asigurare a securității spațiului aerian al Republicii Moldova. Operațiunea militară, parte din cadrul serviciilor militare

				de supraveghere și control al utilizării spațiului aerian – ansamblu de structuri, mijloace și proceduri operaționale prin care Ministerul Apărării monitorizează, gestionează și reglementează activitățile aeriene într-un spațiu aerian specific, cu scopul de a asigura securitatea națională, apărarea teritoriului și coordonarea traficului aerian militar, în conformitate cu reglementările și misiunile strategice stabilite; Punctul 27 a fost ajustat cu următorul conținut: „27. Prin derogare de la pct. 24., Autoritatea Aeronautică Civilă poate permite furnizarea serviciilor de navigație aeriană ATM/ANS, inclusiv sisteme și componente, personalului și organizațiilor, care sunt furnizate sau puse la dispoziție de către forțele militare, aflată sub responsabilitatea Republicii Moldova, în întreg spațiul aerian sau într-un segment din acesta, fără certificare, în cazul în care forțele militare furnizează astfel de servicii în principal altor mișcări ale aeronavelor decât traficul aerian general.” Cu referire la pct.67, menționăm următoarele: în dreptul

				internațional, termenul de „tratat internațional” (reglementat de Legea nr. 595/1999 privind tratatele internaționale ale Republicii Moldova) se referă la un act juridic încheiat între subiecte de drept internațional (state/organizații internaționale) care produce efecte juridice de drept internațional public și supus procedurilor speciale de negociere, semnare, ratificare sau aprobare de către Guvern/Parlament/Președinte. În cazul pct. 67, este vorba despre aranjamente/acorduri administrative operaționale și de colaborare tehnico-funcțională (cooperare civil-militară pentru gestionarea spațiului aerian, aplicarea conceptului FUA - Flexible Use of Airspace), încheiate direct la nivel de autorități/instituții de resort (de ex., între Autoritatea Aeronautică Civilă, Ministerul Apărării și furnizorul de servicii de navigație aeriană), și nicidecum despre tratate internaționale. Respectiv textul se modifică cu următorul conținut: „67. În contextul politicii comune în domeniul transporturilor, Autoritatea Aeronautică Civilă asigură încheierea sau reînnoirea

				unor *acorduri interinstituționale* de colaborare între autoritățile competente civile și militare sau a altor acorduri juridice echivalente cu privire la gestionarea unor blocuri specifice de spațiu aerian și la solicitare informează Comisia în consecință.” Astfel, pct. 67 din proiect se specifică tipul de instrument juridic vizat, se face referire la acorduri care reglementează relațiile de cooperare pe sectorul aerian al instituțiilor din Republicii Moldova responsabile pe domeniu. Totodată, utilizarea formulei „Republica Moldova” a fost revăzută și ajustată în întregul textul proiectului, în raport cu prevederile normei. Tabelul de concordanță a fost ajustat.
5.	**Ministerul Afacerilor Interne,** scrisoarea nr. 40/ 4486 din 19 decembrie 2025	Argumentarea prezentată de autorul proiectului în Sinteză nu este conformă cu prevederile art. 39 alin. (1) din Legea nr. 100/2017 privind actele normative, care stabilesc că, autorul proiectului actului normativ studiază obiecțiile, propunerile și recomandările prezentate în cadrul avizării și consultării publice, constatările și concluziile rapoartelor de expertiză și decide cu privire la acceptarea totală sau parțială ori cu privire la respingerea acestora, cu motivarea, în sinteză, a deciziei. Motivarea autorului este de fapt o expunere a pct. 24 din Regulamentul privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.	**Se ia act**	

		1171/2018, prevedere aplicabilă Regulamentului de punere în aplicare și nicidecum prevederilor notei de fundamentare.		
		Prin urmare, pentru îmbunătățirea proiectului se recomandă autorului să țină cont de obiecțiile înaintate în cadrul primei avizări după cum urmează: 1. Este indispensabilă înlăturarea divergențelor cu referire la autoritatea națională de supraveghere, deoarece, la pct. 6.45 din proiectul Regulamentului este indicată Autoritatea Aeronautică Civilă, ca autoritate responsabilă, însă la Capitolul II al proiectului, se menționează autorități naționale de supraveghere. Așadar, este necesară o reglementare mai clară la aspectul dat, prin substituirea pe parcursul textului proiectului a cuvintelor „autorități naționale de supraveghere” la categoria gramaticală singular.	**Se acceptă**	Modificările pe text au fost efectuate, prin substituirea pe parcursul textului proiectului a cuvintelor „autorități naționale de supraveghere” la categoria gramaticală singular. 6.44. *autoritate națională competentă* – Autoritatea Aeronautică Civilă din Republica Moldova, desemnată de Guvernul Republicii Moldova conform Hotărârii Guvernului nr. 133/2019 cu privire la organizarea și funcționarea Autorității Aeronautice Civile, care posedă competențele necesare și responsabilități alocate pentru îndeplinirea sarcinilor legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii în conformitate cu Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 și cu actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia; 6.45. autoritate națională de supraveghere – Autoritatea Aeronautică Civilă din Republica Moldova, desemnată de către Guvernul Republicii Moldova conform Hotărârii Guvernului nr.

				133/2019 cu privire la organizarea și funcționarea Autorității Aeronautice Civile, pentru realizarea sarcinilor prevăzute la Capitolul II Secțiunea a 2-a din prezentul Regulament, în conformitate cu articolului 7 din Codul Aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017;
		2. În Nota de fundamentare, subpct. 4.2 Impactul financiar trebuie să reflecte impactul financiar asupra bugetelor, cu indicarea costurilor necesare pentru punerea în aplicare a actelor normative, reflectate pe bugete componente ale bugetului public național și pe ani bugetari, inclusiv a resurselor de la partenerii de dezvoltare sau cu identificarea economiilor în cadrul bugetelor actuale care ar putea fi realocate în scopuri propuse și, după caz, cu prezentarea informațiilor privind veniturile generate/ratate în baza noilor reglementări. Autorul proiectului a completat subpct. 4.2. cu textul: „Nu are impact financiar, doar pentru instruirea și calificarea specialiștilor ce urmează să studieze noile tehnologii și proceduri”. Menționăm că această formulare nu este în concordanță cu cerințele privind elaborarea actelor normative.	**Se acceptă**	Sectorul aerian este un domeniu în continuă dezvoltare și ajustare conform noilor cerințe. Astfel, personalul din domeniul aerian, sunt supuși mereu instruirilor la noile modificări, pentru dezvoltarea abilităților și cunoștințelor la cele mai recente inovații sau conformități necesare de adaptat, care determină siguranța în activitatea operațională. La acest capitol, anual instituțiile planifică și alocă bani, conform bugetului aprobat de către Ministerul Finanțelor. Drept urmare, subpct. 4.2. a fost ajustat.
		3. Pct. 87 din proiect stabilește răspundere contravențională pentru încălcarea Regulamentului, însă acesta nu conține dispoziții referitoare la faptele care constituie contravenții, nici la autoritățile competente pentru constatarea și soluționarea acestora.	**Se acceptă**	Modificările pe text au fost efectuate cu următorul cuprins: „87. În cazul nerespectării prevederilor Regulamentului și ale

		În această ordine de idei, se conchide imperios necesar ca autorul proiectului să reflecte în Nota de fundamentare, clauze privind modificarea, după caz, completarea Codului Contravențional al Republicii Moldova, în ordinea art. 30 din Legea 100/2017 cu privire la actele normative. În acest consens, Ministerul Afacerilor Interne comunică despre susținerea proiectului, cu luarea în considerare a propunerilor de îmbunătățire înaintate supra.		actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, săvârșite în special de utilizatorii spațiului aerian, de operatorii aeroportuari și de furnizorii de servicii de navigație aeriană se aplică măsurile de răspundere stabilite la articolul 47 din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017." Nota de fundamentare a fost completată conform prevederii pct. 87.
6.	**Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării,** scrisoarea nr. 03-3666 din 19.12.2025	Referitor la proiectul Regulamentului: La pct.3 urmează de specificat actul normativ de ratificare/aderare a Republicii Moldova la Convenția de la Chicago din 1944 privind aviația civilă internațională.	**Se acceptă**	Modificările pe text au fost efectuate, cu următorul conținut: *„3. Aplicarea prezentului Regulament nu aduce atingere drepturilor și obligațiilor Republicii Moldova prevăzute în Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, ratificată prin Hotărârea Parlamentului nr. 97/1994 (denumită în continuare - Convenția de la Chicago)."* Tabelul de concordanță ajustat.
		La pct.21, norma expusă prin sintagma „autoritatea națională de supraveghere asigură aplicarea măsurilor corective necesare" prezintă un caracter netransparent și incert. Astfel, pentru asigurarea respectării principiului transparenței actului normativ și predictibilității normelor	**Se acceptă**	Textul a fost ajustat cu următorul cuprins: „21. În cazul nerespectării de către entitățile supuse supravegherii a

		juridice, consacrat de art.3 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, precum și întru evitarea unor eventuale aplicări eronate a normelor propuse, considerăm necesar inserarea unei prevederi certe și transparente sau excluderea acestei norme. Obiecția este valabilă și pentru normele expuse prin sintagmele: „orice măsuri de asigurare a respectării cadrului normativ aplicate de autoritățile naționale de supraveghere” - pct.22; „în conformitate cu cadrul normativ național” - pct.23; „ia deciziile corespunzătoare” - pct.33; „o justificare adecvată” - pct.39; „ia toate măsurile necesare” - pct.42; „iau măsurile corespunzătoare” - pct.43; „adaptările adecvate” - pct.74.		cerințelor prevăzute de prezentul Regulament, Autoritatea Aeronautică Civilă solicită entității vizate prezentarea și punerea în aplicare a unui plan de acțiuni corective, în condițiile și termenele stabilite de Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 și de reglementările aeronautice civile aplicabile. 22. Furnizorii de servicii de navigație aeriană, operatorii aeroportuari și furnizorii de servicii CIS vizați au obligația să respecte măsurile stabilite de autoritatea națională de supraveghere pentru asigurarea aplicării cadrului normativ în acest context. 23. Deciziile emise de Autoritatea Aeronautică Civilă în temeiul prezentei Secțiuni pot fi contestate în condițiile și procedurile stabilite de cadrul normativ național. 33. Autoritatea Aeronautică Civilă evaluează periodic drepturile și obligațiile menționate la pct. 32 și respectarea obligațiilor care decurg din prezentul Regulament și din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 sau ori de câte ori identifică modificări relevante în furnizarea serviciilor și, după caz, emite deciziile cu privire la

				desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian, fără a aduce atingere continuității serviciilor. 39. Autoritatea Aeronautică Civilă poate permite operatorilor aeroportuari sau unui grup de operatori aeroportuari să achiziționeze servicii de trafic aerian pentru controlul de aerodrom și/sau servicii de trafic aerian pentru controlul de apropiere în condiții de piață. În acest scop, Autoritatea Aeronautică Civilă solicită operatorilor aeroportuari prezentarea unei analize fundamentate din care să rezulte că achiziționarea respectivă asigură sporirea calității serviciilor, optimizarea costurilor și menținerea nivelului cerut de siguranță aeronautică. 42. Autoritatea Aeronautică Civilă supraveghează respectarea cerinței privind separarea evidențelor contabile de către furnizorii de servicii de trafic aerian de rută și, în caz de neconformitate, aplică măsurile de remediere și prescripțiile prevăzute de Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017.” 43. În cazul în care un furnizor de servicii de navigație aeriană

				intenționează să participe la proceduri de achiziții pentru furnizarea de servicii în condițiile pct. 38 și 39, Autoritatea Aeronautică Civilă verifică evidențele contabile separate și rapoartele financiare ale acestuia, pentru a preveni și a interzice subvenționarea încrucișată cu alte servicii de navigație aeriană. 74. Organul central de specialitate în domeniul aviației civile elaborează și prezintă Guvernului spre aprobare proiectele de acte normative necesare punerii în aplicare a clasificării OACI a spațiului aerian, în scopul asigurării furnizării sigure și eficiente a serviciilor de trafic aerian în spațiul aerian al Republicii Moldova., similar Cerului unic european..”
		La pct.54-60 cuvintele „acte normative specifice aprobate de Guvern, urmează a fi revizuite, în vederea specificării actului normativ prin care vor fi aprobate, precum și dacă acestea necesită a fi aprobate de Guvern sau de către autoritatea națională competentă (Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale).	**Se acceptă**	Modificările pe text au fost efectuate cu următorul cuprins: „54. Sistemul de performanță va fi stabilit conform Regulamentului privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.564/2025.

				55. Stabilirea obiectivelor de performanță va fi reglementată conform Regulamentului privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.564/2025. 56. Elaborarea planurile de performanță și stabilirea obiectivelor de performanță pentru serviciile de navigație aeriană vor fi reglementate conform Regulamentului privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.564/2025. 57. Mecanismul de evaluare a planurilor de performanță va fi reglementat conform Regulamentului privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 564/2025. 58. Mecanismul de monitorizare a performanței va fi reglementat conform Regulamentului privind

				instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.564/2025. 59. Mecanismul de revizuire a obiectivelor de performanță și a planurilor de performanță în cursul unei perioade de referință va fi reglementat conform Regulamentului privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.564/2025. 60. Mecanismul de punere în aplicare a sistemului de performanță va fi reglementat conform Regulamentului privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.564/2025.
		La pct.70, considerăm necesar de concretizat care sunt „autoritățile responsabile de supravegherea siguranței, de supravegherea performanței și a rețelei, de securitate, ordinea publică și apărare”.	**Se acceptă**	În vederea asigurării principiilor clarității, transparenței și predictibilității normei juridice privind concretizarea entităților naționale, pct. 70 a fost reformulat. S-au înlocuit denumirile generice

				de domenii de supraveghere cu nominalizarea expresă a autorităților publice responsabile din Republica Moldova (Autoritatea Aeronautică Civilă, Ministerul Apărării, Ministerul Afacerilor Interne și Serviciul de Informații și Securitate), iar norma prevede următorul conținut: „70. Accesul la datele operaționale relevante menționate la pct. 68 se acordă gratuit, la solicitare, Autorității Aeronautice Civile, Ministerului Apărării, Ministerului Afacerilor Interne și Serviciului de Informații și Securitate, în limita atribuțiilor legale de supraveghere a siguranței aeronautice, de asigurare a securității, a ordinii publice și a apărării naționale.”
		La pct.71, potrivit normei expuse prin enunțul al doilea, se stabilește că, „Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare stabilită.”. Menționăm că, norma în cauză este prevăzută pentru Comisia Europeană. Prin urmare, considerăm oportun revizuirea necesității includerii normei respective în proiect. Obiecția este valabilă și pentru pct.78.	**Se acceptă**	Modificările pe text au fost efectuate cu următorul cuprins: „71. Organul central de specialitate în domeniul aviației civile elaborează și prezintă Guvernului spre aprobare cadrul normativ privind punerea la dispoziție și accesul la datele operaționale în conformitate cu pct. 68 și 70, inclusiv a datelor operaționale specifice în cauză, a principiilor generale și a normelor de stabilire a prețurilor pentru stabilirea

				prețurilor menționate la pct. 69, precum și a criteriilor pentru identificarea entităților care au un interes dovedit în luarea în considerare a furnizării de servicii de navigație aeriană. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare stabilită. 78. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare stabilită.”
		La pct.82 este prevăzut că „Autoritățile naționale de supraveghere din RM instituie mecanisme de consultare pentru a consulta în mod adecvat părțile interesate”. Astfel, considerăm binevenit de expus în Nota de fundamentare la proiect argumentarea necesității înființării mai multor autorități de supraveghere în Republica Moldova, forma juridică de organizare, precum și costurile aferente creării acestora.	**Se acceptă**	Textul Regulamentului a fost completat cu privire la autoritatea națională competentă și autoritatea națională de supraveghere, fiind desemnată Autoritatea Aeronautică Civilă, conform art. 7 din Codul aerian nr.301/2017 al Republicii Moldova. „82. Autoritatea națională de supraveghere instituie mecanisme adecvate de consultare a părților interesate.” Nota de Fundamentare a fost completată cu privire la organul desemnat.

7.	**Î.S. „MoldATSA”,** scrisoarea nr. 840 din 19 decembrie 2025	Lipsă propuneri și obiecții.	**Se ia act**	
8.	**Ministerul Finanțelor,** scrisoarea nr. 09/2-09/643 din 24.12.2025	În limita atribuțiilor funcționale, comunică că reiterează opinia expusă prin avizul 09/2-03/513/1539 din 04 noiembrie 2025.	**Se ia act**	A se vedea comentariile la avizul 09/2-03/513/1539 din 04 noiembrie 2025. Modificările pe text au fost efectuate.
9.	**Centrul de armonizare a Legislației,** notificarea plasată pe platforma legiferare.gov.md din data de 15.12.2025	Proiectul este validat condiționat. Astfel, clauza de armonizare se va exclude din textul Regulamentului și se va repoziționa după clauza de adoptare a proiectului de HG, în următoarea redacție: „Prezenta Hotărâre transpune parțial Regulamentul (UE) 2024/2803 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2024 privind punerea în aplicare a Cerului unic european, CELEX: 32024R2803, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L din 11 noiembrie 2024”. Totodată, la compartimentul 8 din Tabelul de concordanță, calificativul de compatibilitate se va revedea pentru art. 3, și anume se va indica - Prevedere cu caracter opțional.	**Se acceptă**	Clauza de armonizare a fost exclusă din textul Regulamentului și repoziționată după clauza de adoptare a proiectului de HG, în următoarea redacție: „Prezenta Hotărâre transpune parțial Regulamentul (UE) 2024/2803 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2024 privind punerea în aplicare a Cerului unic european, CELEX: 32024R2803, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L din 11 noiembrie 2024”.

				Modificările pe text au fost efectuate. Tabelul de concordanță a fost ajustat.
Expertizare				
1.	**Centrul de armonizare a Legislației,** scrisoarea nr. 31/02-126-10913 din 30.10.2025	*a) Obiecții privind clauza de armonizare* În conformitate cu art. 31 și 44 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, precum și pct. 30 și 31 din Regulamentul privind armonizarea legislației RM cu legislația UE, aprobat prin HG nr. 1171/2018, clauza de armonizare se va exclude din textul Regulamentului și se va repoziționa după clauza de adoptare a proiectului de HG, în următoarea redacție: „Prezenta Hotărâre transpune parțial Regulamentul (UE) 2024/2803 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2024 privind punerea în aplicare a Cerului unic european, CELEX: 32024R2803, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L din 11 noiembrie 2024”. *b) Obiecții privind Tabelul de concordanță* La compartimentul 8 din Tabelul de concordanță, calificativele de compatibilitate se vor revedea, după cum urmează: pentru art. 3 - Prevederi cu caracter opțional, pentru art. 4 (8), art. 6, art. 8 (6), art. 10 (2), art. 11 (6), lit. c), art. 13, art. 14 - 20, art. 35 - 39, art. 47, art. 48, art. 50,	**Se acceptă**	Modificările pe text au fost efectuate. Tabelul de concordanță a fost ajustat.

		art. 51, art. 56 - 59, Anexa I și II - Prevederi UE neaplicabile, iar pentru art. 21 - 28 - Prevederi UE netranspuse. Ca urmare a expertizei de compatibilitate realizate, clauza de armonizare și Tabelul de concordanță se vor definitiva potrivit celor expuse în prezenta Declarație.		
2.	**Ministerul Justiției,** scrisoarea nr. 04/2-12754 din 23.12.2025	Sub aspectul intenţiei de reglementare, potrivit notei de fundamentare, proiectul de act normativ a fost elaborat în scopul transpunerii parțiale a prevederilor Regulamentului (UE) 2024/2803 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2024 privind punerea în aplicare a Cerului unic european (în continuare - Regulamentul (UE) 2024/2803), CELEX: 32024R2803, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L din 11 noiembrie 2024. Transpunerea prevederilor legislației europene în domeniul Cerului unic european, este importantă pentru integrarea aviației civile din Republica Moldova în sistemul aerian european. Aceasta presupune: 1) adaptarea legislației primare și secundare; 2) consolidarea atribuțiilor Autorității Aeronautice Civile; 3) crearea unui mecanism național de performanță și tarifare; 4) reglementarea desemnării furnizorilor de servicii de navigație aeriană și a supravegherii acestora; 5) stabilirea unui cadru coerent pentru managementul spațiului aerian. În context, raţionamentele expuse de iniţiator în notă reflectă motivul elaborării proiectului actului normativ. Totodată, cu titlu de observație generală, semnalăm că, potrivit proiectului, Regulamentul stabilește norme pentru: a) crearea și funcționarea eficientă a Cerului unic european; b) desemnarea stabilirea și cerințele aplicabile autorității naționale de supraveghere; c) sarcinile autorității naționale de supraveghere; d) furnizarea de servicii de către furnizorii de servicii de navigație aeriană; e) desemnarea furnizorilor de servicii	**Se acceptă**	Normele primare ce vizează Cerul Unic European (SES) vor fi incluse în noua redacție a Codului Aerian, care necesită a fi actualizat potrivit ultimelor amendamente la Regulamentul (UE) 2018/1139 și Regulamentul (CE) nr. 1008/2008, odată ce va fi recepționat avizul Comisiei Europene; - În cadrul negocierilor și a reuninilor de screening bilateral s-a manționat că Regulamentul (UE) 2024/2803 va fi transpus prin HG, astfel cum este reflectat în PNR și PNA. Careva obiecții referitor la nivelul actului nu au fost expuse. În proces de promovare sunt și alte acte normative care fac trimiteri la norme Cerul Unic European (cum ar fi de ex. proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, și sau alte care deja au fost promovate).

		de trafic aerian; f) norme cu privire la confidențialitate și sancțiuni etc. În cazul dat, remarcăm că armonizarea nu poate fi realizată numai prin acte normative subordonate legilor. Drepturile și obligațiile/restricțiile nu pot fi acordate sau impuse prin acestea. Trebuie menținută securitatea juridică. Deci, atunci când printr-un act normativ național sunt create noi drepturi și obligații, fiind necesare și dispoziții de sancționare, actele UE vor fi armonizate prin lege. Actele normative subordonate legii ar trebui utilizate numai atunci când există fundamentul juridic fixat într-un act normativ ierarhic superior. Ele nu pot adopta noi drepturi și obligații și nici sancțiuni. Actele normative subordonate pot numai detalia legislația existentă. Aceste observații se referă, în special, la normele capitolului II (pct. 7-23), pct. 84-88. În același timp, la textul propriu-zis al proiectului, aferent rigorilor normative se vor reține următoarele: Clauza de adoptare a actului normativ urmează să includă expres norma din Codul aerian nr. 301/2017, ce constituie temei legal pentru adoptarea acestei hotărâri. Or, în art. 6 alin. (3) lit. a) din Cod nu este stipulată atribuția Guvernului de a aproba Regulamentul de punere în aplicare a Cerului unic European. În context, atenționăm că, potrivit art. 16 alin. (21) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative „Drept temei pentru emiterea sau aprobarea actelor normative cu sigla UE pot servi 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, precum și Planul național de acțiuni pentru aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, din care derivă obligația de armonizare. În acest caz, actele		Menționăm că, Regulamentul european este în primul rând un act intern al UE, menit să armonizeze legislația de aplicare a reglementărilor existente, respectiv influența directă asupra Republicii Moldova este limitată, deoarece Moldova nu este stat membru UE. În mare parte, transpunem normele care au un caracter general și nu atrag după sine obligații (la moment, Republica Moldova nu are astfel de capacități). Astfel, în contextul obligațiunilor asumate cu privire la transpunerea acquisului european, transpunerea Regulamentul (UE) 2024/2803 este parțială (fără impact direct) pentru a implementa etapizat prevederile UE în cadrul nostru normativ național. Totodată, clauza de adoptare a fost modificată. Modificările pe text au fost efectuate. Tabelul de concordanță a fost ajustat.

		normative ale autorităților administrației publice centrale de specialitate și ale autorităților publice autonome se vor limita la cadrul juridic necesar pentru implementarea legislației UE”.		
		La proiectul hotărârii: La pct. 2, redarea cuvântului „hotărâri” se va efectua cu literă mică. La pct. 3, cuvintele „data de” se vor exclude, ca fiind excedente.	**Se acceptă**	Modificările pe text au fost efectuate, cu următorul cuprins: „2. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. 3. Prezenta hotărâre se publică în Monitorul Oficial al Republicii Moldova și intră în vigoare la 31 decembrie 2028. ”
		La proiectul Regulamentului: În conformitate cu art. 31 și 44 din Legea nr. 100/2017, precum și pct. 30 și 31 din Regulamentul privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018, clauza de armonizare se va exclude din textul Regulamentului și se va plasa după clauza de adoptare, în textul proiectului de hotărâre.	**Se acceptă**	Clauza de armonizare a fost exclusă din textul Regulamentului și plasată după clauza de adoptare, în textul proiectului de hotărâre.
		La pct. 1, cuvintele „Prezentul Regulament” se vor substitui cu textul „Regulamentul de punere în aplicare a Cerului unic European (în continuare – Regulament)”.	**Se acceptă**	Cuvintele „Prezentul Regulament” au fost substituite cu textul „Regulamentul de punere în aplicare a Cerului unic European (în continuare – Regulament)”.
		La pct. 6, 17, 20, 24, 26, 33 etc. se va reda denumirea completă a codului - „Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017”.	**Se acceptă**	Modificările pe text au fost efectuate cu denumirea completă a

				codului - „Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017”.
		La sbp. 6.44 și 6.45 se stabilește semnificația noțiunilor de „autoritate națională competentă” și „autoritate națională de supraveghere” în sensul Regulamentului supus examinării. În acest context, se consideră necesară precizarea autorităților naționale care sunt responsabile pentru punerea în aplicare a măsurilor stabilite în proiect.	**Se acceptă**	Modificările pe text au fost efectuate, cu următorul cuprins: „6.45. *autoritate națională competentă* – Autoritatea Aeronautică Civilă din Republica Moldova, desemnată de Guvernul Republicii Moldova conform Hotărârii Guvernului nr. 133/2019 cu privire la organizarea și funcționarea Autorității Aeronautice Civile, care posedă competențele necesare și responsabilități alocate pentru îndeplinirea sarcinilor legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii în conformitate cu Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 și cu actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia; 6.46. *autoritate națională de supraveghere* – Autoritatea Aeronautică Civilă din Republica Moldova, desemnată de către Guvernul Republicii Moldova conform Hotărârii Guvernului nr. 133/2019 cu privire la organizarea și funcționarea Autorității Aeronautice Civile, pentru realizarea sarcinilor prevăzute la Capitolul II Secțiunea a 2-a din

				prezentul Regulament, în conformitate cu articolului 7 din Codul Aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017;
		La pct. 11, textul „pct. 17 – pct. 23” se va substitui cu textul „pct. 17-23”, fără repetarea abrevierii „pct.” (observație valabilă pentru toate situațiile similare din proiect).	**Se acceptă**	La pct. 11, textul „pct. 17 – pct. 23” a fost substituit cu textul „pct. 17-23”, fără repetarea abrevierii „pct.”
		La pct. 15, după textul „Capitolul III” se vor exclude cuvintele „din prezentul Regulament” (observația este valabilă inclusiv pentru sbp. 17.3, pct, 25, 26, sbp.29.1, pct. 34, sbp. 44.1, pct. 45, 46). Se va reține că, potrivit art. 55 alin. (4) din Legea nr. 100/2017, în cazul în care se face trimitere la o normă juridică care este stabilită în același act normativ, pentru evitarea reproducerii acesteia, se face trimitere la elementul structural sau constitutiv respectiv, fără a se indica că elementul respectiv face parte din același act normativ.	**Se acceptă**	Modificările pe text au fost efectuate, fiind excluse cuvintele „din prezentul Regulament”.
		La pct. 16, referința la actul normativ se va expune desfășurat în felul următor: „aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 476/2016” (observația este valabilă și pentru sbp. 29.1, pct. 61-65).	**Se acceptă**	Referința la actul normativ a fost expusă desfășurat la pct. 16, sbp. 29.1, pct. 61-65: „aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 476/2016” .
		La sbp. 17.1, textul „pct. 72 – pct. 73” se va substitui cu textul „pct. 72 și 73”, întrucât cratima se utilizează doar în cazul în care se enumeră mai mult de două elemente structurale consecutive. Observația dată este valabilă pentru toate cazurile similare din text.	**Se acceptă**	Modificările pe text au fost efectuate.
		La pct. 18, 27, 28, 30, 32, 33 etc., utilizarea sintagmei „Republica Moldova” poate crea o disonanță în ceea ce privește autoritatea competentă care va implementa și monitoriza reglementările. În acest context, se consideră	**Se acceptă**	La pct. 18, 27, 28, 30, 32, 33 etc., utilizarea sintagmei „Republica Moldova” a fost revăzută prin prisma autorității competente care

		necesară precizarea autorităților naționale care sunt responsabile pentru punerea în aplicare a măsurilor stabilite în proiect.		va implementa și monitoriza reglementările.
		La pct. 54, semnalăm că, formula „Sistemul de performanță va fi stabilit prin acte normative specifice, aprobate de Guvern” nu este optimă și va genera ambiguități. Din punct de vedere constituțional și al ierarhiei actelor normative, este admisibil ca Guvernul să aprobe, prin hotărâri: acte normative subsecvente (regulamente, metodologii etc.) în executarea unei legi (dacă legea-cadru permite sau deleagă acest lucru). Astfel, prin norma respectivă, Guvernului i se atribuie reglementarea discreționară a unui domeniu care ține de rezerva legii. Mai mult, această formulare este improprie, deoarece Guvernul nu poate „aproba acte normative” de același rang în mod generic. De asemenea, atragem atenția că noțiunea „acte normative specifice” este vagă, deoarece nu se indică tipul actului normativ, fiind, totodată, lipsită de claritate și previzibilitate. Observația data este valabilă și pentru pct. 55-60.	**Se acceptă**	Sistemul de performanță va fi stabilit conform Regulamentului privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.564/2025. Modificările pe text au fost efectuate.
		Potrivit art. 47 și 48 din Legea nr. 100/2017, dispozițiile finale și tranzitorii sunt caracteristice legilor, iar în cazul actelor normative ale Guvernului, acestea, în cazul în care cuprind momentul intrării în vigoare şi măsurile necesare punerii în aplicare a actului normativ, reglementări privind obligaţia autorităţilor responsabile de a executa actul normativ, precum și măsuri ce se instituie cu privire la continuarea raporturilor juridice născute în temeiul vechilor reglementări care urmează a fi abrogate sau înlocuite de noul act normativ, urmează a fi plasate în textul hotărârii. În context, capitolul VI „Dispoziții finale” (pct. 82-88) urmează a fi revăzut sau exclus.	**Se acceptă**	Denumirea capitolului VI a fost modificat cu următorul conținut „CONSULTAREA, CONFIDENȚIALITATEA, SANCȚIUNI ȘI MĂSURILE DE SALVGARDARE”.

		Pct. 87, privind aplicarea sancțiunilor stabilite de Codul contravențional pentru încălcarea prevederilor Regulamentului, poartă un caracter declarativ și necesită a fi exclus, or, Codul contravențional califică la articolele 208-2206 faptele ce constituie contravenții în domeniul aeronautic și stabilește sancțiuni pentru acestea. Semnalăm că, răspunderea juridică trebuie să fie prevăzută de normele materiale, ce stabilesc tipul concret de răspundere (penală sau contravențională), determină faptele și sancțiunile pentru comiterea lor.	**Se acceptă**	Modificările pe text au fost efectuate cu următorul cuprins: „87. În cazul nerespectării prevederilor Regulamentului și ale actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, săvârșite în special de utilizatorii spațiului aerian, de operatorii aeroportuari și de furnizorii de servicii de navigație aeriană se aplică măsurile de răspundere stabilite la articolul 47 din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017.”
		La gruparea elementelor structurale se va reține că, elementele structural complexe cum ar fi secțiunile și capitolele nu pot fi constituite dintr-un singur punct (a se vedea: pct. 37 secțiunea 4, pct. 54 secțiunea 7, pct. 55 secțiunea 8, pct. 56 secțiunea 9 etc.).	**Se acceptă**	Elementele structurale secțiunile și capitolele au fost constituite din mai multe puncte.
		Referitor la abrevierile și acronimele utilizate în regulament, semnalăm că, potrivit art. 54 alin. (1) lit. i) al Legii nr. 100/2017, explicarea abrevierilor a unor denumiri sau termeni se va face la prima utilizare în text a acestora. De asemenea, referința la o denumire sau un termen se va face prin aceeași abreviere în tot textul proiectului (a se vedea: pct. 24, 25, 40, 82 – „RM”).	**Se acceptă**	Modificările pe text au fost efectuate. Abrevierile au fost explicate la prima utilizare în text a acestora.
		Conținutul proiectului urmează a fi definitivat conform prevederilor art. 54 din Legea nr. 100/2017, fiind expus într-o formulă clară şi concisă, pentru a se exclude orice echivoc. Textul punctelor trebuie să aibă un caracter dispozitiv, să prezinte norma instituită fără explicații sau justificări. Verbele utilizate în text se vor expune la timpul	**Se acceptă**	Textul a fost ajustat

		prezent, forma afirmativă, pentru a se accentua caracterul imperativ al dispoziției respective.		
3.	**Centrul Național Anticorupție al Republicii Moldova,** scrisoarea nr. 06/2/23153 din 23.12.2025	*Raportul de expertiză anticorupție nr. EHG25/11085 din 23.12.2025* ***Concluzia expertizei:*** Potrivit notei de fundamentare, proiectul are drept scop integrarea aviației civile din Republica Moldova în sistemul aerian european și transpunerea prevederilor legislative europene în domeniul SES. Autorul a prezentat Sinteza avizelor parvenite în cadrul procesului de consultare publică a proiectului de către autoritățile responsabile de implementarea prevederilor conținute în proiect/instituțiilor interesate, fapt ce denotă aspectul definitivat al acestuia și întrunirea condițiilor stabilite de prevederile art.28 al Legii nr.82/2017 - pentru efectuarea expertizei anticorupție. În procesul de promovare a proiectului, au fost respectate rigorile de asigurare a transparenței decizionale statuate de prevederile art.8 lit.a)-d) al Legii nr. 239-XVI din 13 noiembrie 2008 privind transparența în procesul decizional. Nota informativă a proiectului a fost structurată potrivit exigențelor de tehnică legislativă statuate de prevederile art.30 lit.a)-f) al Legii cu privire la actele normative nr.100 din 22 decembrie 2017. Prevederile proiectului necesită o reconsiderare prin prisma standardelor internaționale vizate de prevederile art.5, 9 al Convenției ONU împotriva Corupției art.7 al Convenției ONU împotriva Corupție și art.10-11 al Legii integrității nr.82/2017, sub aspectul reglementării	**Se acceptă**	Modificările pe text au fost efectuate.

		procedurilor competitive de selectare a personalului și asigurării transparenței procedurilor de achiziție. Implementarea prevederilor propuse, poate contribui la realizarea interesului public vizat de proiect, fapt care nu este detrimentul interesului public general (în sensul prevăzut de prevederile Legii integrității nr.82 din 25 mai 2017).		