

LEGE
cu privire la condițiile de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil, ReFuelEU în domeniul aviației

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Prezenta lege transpune Regulamentul (UE) 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 octombrie 2023 privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil (ReFuelEU în domeniul aviației) (Text cu relevanță pentru SEE), **CELEX: 32023R2405**, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 31.10.2023.

Capitolul I
DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1. Scopul și obiectivele legii

Prezenta lege are drept scop instituirea cadrului juridic pentru asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil, ReFuelEU în domeniul aviației (în continuare – *Lege*). Legea stabilește norme privind utilizarea și furnizarea combustibililor de aviație durabili (Sustainable Aviation Fuel, în continuare - *SAF*) pe aeroporturile Republicii Moldova.

Articolul 2. Domeniul de aplicare

(1) Prezenta Lege se aplică operatorilor aerieni, aeroporturilor din Republica Moldova și entităților de administrare ai acestora, precum și furnizorilor de combustibil de aviație care își desfășoară activitatea pe teritoriul Republicii Moldova.

(2) Prezenta Lege se aplică numai operațiunilor de transport aerian comercial.

(3) În cazul unui aeroport care nu intră sub incidența articolului 3 alin. (1), dar care îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 6 alin.(1) entitatea de administrare a aeroportului poate solicita ca aeroportul respectiv să fie tratat ca aeroport în sensul prezentei legi din momentul solicitării. Entitatea de administrare a aeroportului notifică această solicitare autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, Autoritatea Aeronautică Civilă (*în continuare - AAC*). Notificarea respectivă este însoțită de o confirmare a faptului că aeroportul îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 6 alin. (1).

(4) AAC notifică decizia sa, la solicitare, Comisiei Europene și Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (denumită în continuare „Agenția”) cu cel puțin șase luni înainte de începerea perioadei de raportare de la care se aplică decizia respectivă. Decizia va

fi însoțită de un aviz motivat care demonstrează că se bazează pe criterii proporționale și nediscriminatorii, luând în considerare aeroporturi care prezintă caracteristici concurențiale similare.

(5) Un operator aerian care efectuează operațiuni de transport aerian comercial și care nu intră sub incidența articolului 3 alin. (3) poate decide să fie considerat operator aerian în sensul prezentei legi. Un operator aerian care efectuează zboruri altele decât operațiuni de transport aerian comercial în sensul articolului 3 alin. (4) poate decide să fie considerat operator aerian în sensul prezentei legi. Un operator aerian care intră sub incidența articolului 3 alin. (3) poate decide ca și operațiunile sale de transport aerian necomercial să intre sub incidența prezentei legi. În oricare din situații, decizia operatorului aerian se notifică AAC. Operatorul aerian notifică decizia sa AAC cu cel puțin șase luni înainte de începerea perioadei de raportare de la care se aplică decizia respectivă.

Articolul 3. Noțiuni principale

În sensul prezentei legi, următoarele noțiuni semnifică:

1) *aeroport* - orice suprafață de teren special amenajată pentru aterizarea, decolarea și manevrele unei aeronave, inclusiv instalațiile auxiliare de care aceste operațiuni pot avea nevoie pentru îndeplinirea cerințelor traficului aerian și ale serviciilor aeriene, inclusiv instalațiile necesare pentru a asista serviciile aeriene comerciale, în care traficul de pasageri a fost mai mare de 800 000 de pasageri sau în care traficul de mărfuri a fost mai mare de 100 000 de tone în perioada de raportare anterioară;

2) *entitate de administrare a aeroportului* – entitate certificată de către Autoritatea Aeronautică Civilă care, pe lângă alte activități sau, după caz, are ca obiectiv, administrarea și gestionarea infrastructurilor unui aeroport sau ale unei rețele de aeroporturi, precum și coordonarea și controlul activităților operatorilor aerieni prezenți în aeroporturile sau în rețeaua de aeroporturi în cauză. Potrivit atribuțiilor ce îi revin conform cadrului normativ aplicabil;

3) *operator aerian* - o persoană juridică care a efectuat cel puțin 500 de operațiuni de transport aerian comercial de pasageri sau cel puțin 52 de operațiuni de transport aerian comercial de mărfuri cu plecare de pe aeroporturile din Republica Moldova în perioada de raportare anterioară sau, în cazul în care persoana respectivă nu poate fi identificată, proprietarul aeronavei;

4) *operațiune de transport aerian comercial* - un zbor efectuat în scopul transportului de pasageri, de mărfuri sau de corespondență contra unei remunerații sau prin închiriere, inclusiv o operațiune aeriană de afaceri efectuată în scopuri comerciale;

5) *rută* - o călătorie efectuată în cadrul unui zbor, având în vedere locul de plecare și destinația zborului respectiv;

6) *combustibil de aviație* - combustibil de substituție produs pentru utilizare directă de către aeronavă;

7) *combustibili de aviație durabili (SAF)* - combustibili de aviație care sunt:

a) combustibili de aviație sintetici;

b) biocombustibili de aviație; sau

c) combustibili de aviație pe bază de carbon reciclat.

8) *biocombustibili de aviație* - combustibili de aviație care sunt:

a) *biocombustibili avansați* - astfel cum sunt definiți la punctul 2 subpct. 2.3. din Regulamentul cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă și a Metodologiei de calcul al impactului biocarburanților, biolichidelor și combustibililor din biomasă asupra emisiilor de gaze cu efect de seră, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 53/2025 (*în continuare – Regulamentul aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 53/2025*);

b) *biocombustibili* – combustibil lichid pentru transporturi, produs din biomasă, produși din materiile prime enumerate potrivit Anexei nr. 2 la Regulamentul cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 53/2025;

c) *biocombustibili* - combustibil lichid pentru transporturi cu excepția biocombustibililor produși din „culturi alimentare și furajere”, astfel cum sunt definite în Regulamentul cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 53/2025, și care respectă criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor generate pe durata ciclului de viață prevăzute de punctele 10-28 din Regulamentul cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 53/2025;

9) *combustibili de aviație pe bază de carbon reciclat* - combustibili de aviație care sunt „combustibili pe bază de carbon reciclat”, astfel cum sunt definiți în Regulamentul cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 53/2025, care respectă pragul pentru reducerea emisiilor generate pe durata ciclului de viață și care sunt certificați în conformitate cu Regulamentul cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 53/2025;

10) *lot* - o cantitate de SAF care poate fi identificată printr-un număr și care poate fi urmărită;

11) *emisii generate pe durata ciclului de viață* - emisii de dioxid de carbon echivalent generate de SAF care iau în considerare emisiile de dioxid de carbon echivalent generate de producția, transportul, distribuția și utilizarea energiei la bord, inclusiv în timpul combustiei, calculate în conformitate cu metodologiile adoptate în temeiul Regulamentului cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 53/2025;

12) *combustibili de aviație sintetici* - combustibili de aviație care sunt „combustibili de origine nebiologică produși din surse regenerabile”, astfel cum sunt definiți în Regulamentul cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.

53/2025, și care respectă pragul pentru reducerea emisiilor generate pe durata ciclului de viață și care sunt certificați în conformitate cu Regulamentul cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 53/2025;

13) *combustibili de aviație sintetici cu emisii reduse de dioxid de carbon* - combustibili de aviație de origine nebiologică, al căror conținut energetic este derivat din hidrogen nefosil cu emisii reduse de dioxid de carbon, care respectă pragul pentru reducerea emisiilor generate pe durata ciclului de viață de 70 % și metodologiile de evaluare a acestor reduceri ale emisiilor generate pe durata ciclului de viață;

14) *combustibili de aviație convenționali* - combustibili de aviație produși din surse fosile neregenerabile de combustibili pe bază de hidrocarburi;

15) *hidrogen pentru aviație cu emisii reduse de dioxid de carbon* - hidrogen destinat utilizării în aeronave al cărui conținut energetic este derivat din surse nefosile neregenerabile, care respectă pragul pentru reducerea emisiilor generate pe durata ciclului de viață de 70 % și metodologiile de evaluare a acestor reduceri ale emisiilor generate pe durata ciclului de viață;

16) *hidrogen pentru aviație din surse regenerabile* - hidrogen destinat utilizării în aeronave care intră în categoria „combustibililor de origine nebiologică produși din surse regenerabile” și care respectă pragul pentru reducerea emisiilor generate pe durata ciclului de viață și certificați în conformitate cu Regulamentul cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 53/2025;

17) *hidrogen pentru aviație* - hidrogen pentru aviație din surse regenerabile sau hidrogen pentru aviație cu emisii reduse de dioxid de carbon;

18) *combustibili de aviație cu emisii reduse de dioxid de carbon* - combustibili de aviație sintetici cu emisii reduse de dioxid de carbon sau hidrogen pentru aviație cu emisii reduse de dioxid de carbon;

19) *furnizor de combustibil de aviație* - furnizor de combustibil, astfel cum este definit de punctul 2 subpunctul 2.8. din Regulamentul cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 53/2025;

20) *furnizor de servicii de handling al combustibilului* - furnizor de servicii de handling la sol care organizează și desfășoară operațiuni de umplere și de golire a rezervorului, inclusiv depozitarea combustibilului și controlul calității și cantității combustibililor livrați, pentru operatori aerieni în aeroporturile din Republica Moldova, astfel cum este stabilit în anexa la Regulamentul privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Republicii Moldova, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 971/2017;

21) *sediu principal al activității* - sediul central sau sediul social al unui furnizor de combustibil de aviație din Republica Moldova în care are loc principalul control financiar și operațional al furnizorului de combustibil de aviație;

22) *an de raportare* - o perioadă de un an în care trebuie prezentate rapoartele menționate la Articolele 9 și 11 și care începe la 1 ianuarie și se încheie la 31 decembrie;

23) *perioadă de raportare* - perioada cuprinsă între 1 ianuarie și 31 decembrie a anului anterior anului de raportare;

24) *cantitate anuală de combustibil de aviație necesară* - cantitatea de combustibil de aviație denumit „combustibil pentru zborul pe rută” și „combustibil pentru rulajul la sol”, care este necesară pentru efectuarea tuturor zborurilor care intră sub incidența prezentei legi, ale unui operator aerian cu plecare de pe un aeroport din Republica Moldova, în cursul unei perioade de raportare;

25) *cantitate anuală nealimentată* - diferența dintre cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară și combustibilul efectiv alimentat de un operator aerian înainte de zborurile care intră sub incidența prezentei Legi cu plecare de pe un anumit aeroport din Republica Moldova, pe parcursul unei perioade de raportare;

26) *cantitate totală anuală nealimentată* - suma cantităților anuale nealimentate de un operator aerian în toate aeroporturile din Republica Moldova în cursul unei perioade de raportare;

27) *schemă de reducere a gazelor cu efect de seră* - o schemă prin care se acordă beneficii operatorilor aerieni pentru utilizarea de SAF.

Capitolul II

OBLIGAȚIILE DE FURNIZARE ȘI ALIMENTARE CU COMBUSTIBIL DE AVIAȚIE CU COTA DE SAF

Articolul 4. Obligația furnizorilor de combustibil de asigurare cota de SAF pe aeroporturi

(1) Sub rezerva articolului 5, furnizorii de combustibil de aviație se asigură că întreaga cantitate de combustibil de aviație pusă la dispoziția operatorilor aerieni pe fiecare aeroport din Republica Moldova conține cotele minime de SAF, inclusiv cotele minime de combustibili de aviație sintetici în conformitate cu valorile și datele de aplicare stabilite în Anexa nr. 1. Fără a aduce atingere cotelor minime respective, furnizorii de combustibil de aviație se asigură, de asemenea, că întreaga cantitate de combustibil de aviație pusă la dispoziția operatorilor aerieni pe fiecare aeroport din Republica Moldova în perioadele 1 ianuarie 2030 - 31 decembrie 2031 și 1 ianuarie 2032 - 31 decembrie 2034 conține cel puțin cotele medii de combustibili de aviație sintetici în conformitate cu valorile stabilite în Anexa nr. 1.

(2) Această obligație se consideră, de asemenea, îndeplinită în cazul în care cotele minime menționate la prezentul alineat sunt atinse prin utilizarea de:

- a) hidrogen pentru aviație din surse regenerabile;
- b) combustibili de aviație cu emisii reduse de dioxid de carbon.

(3) În scopul calculării cotelor minime prevăzute în anexa nr. 1, atunci când operatorilor aerieni de pe aeroporturile din Republica Moldova li se pune la dispoziție hidrogen de aviație:

a) valorile privind conținutul energetic al carburanților utilizați în transporturi, după cum este prevăzut în Regulamentul privind calculul consumului de energie din surse regenerabile, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.74/2025, sau în standardele internaționale relevante din

domeniul aviației.

b) conținutul energetic al hidrogenului pentru aviație furnizat se ia în considerare atât la numărător, cât și la numitor.

(4) În cazul în care un furnizor de combustibil de aviație utilizează posibilitatea prevăzută la alineatul 2 sau în cazul în care un operator aerian alimentează cu combustibili menționați la alineatul respectiv, trimerile la SAF de la articolul 3 alineatele (10) - (11) și alin. (27); articolele 8-10, articolul 12, alin.(1), lit. e), articolul 12 alin. (2), articolul 13 alin. (1) lit. a, b, g, articolul 14, 15, precum și de la anexa II se interpretează ca făcând trimer, de asemenea, la combustibili de aviație cu emisii reduse de dioxid de carbon și la hidrogen pentru aviație din surse regenerabile.

(5) Pentru fiecare perioadă de raportare, biocombustibilii de aviație, alții decât biocombustibilii avansați și alții decât biocombustibilii produși din materiile prime enumerate în Partea B din Anexa nr.3 a Regulamentului privind calculul consumului de energie din surse regenerabile, furnizați pe toate aeroporturile din Republica Moldova de către fiecare furnizor de combustibil de aviație reprezintă maximum 3 % din combustibilii de aviație furnizați în scopul respectării cotelor minime menționate la alineatele (1) și (2) și în anexa nr. 1 la prezenta lege;

(6) Se exclud din calculul cotelor minime de SAF prevăzute în anexa nr. 1 la prezenta lege, SAF produși din următoarele materii prime: „culturile alimentare și furajere”, culturile intermediare, distilatul de acizi grași de palmier și materialele derivate din palmieri și soia, precum și pasta de neutralizare și derivații acesteia;

(7) Cu toate acestea, această excludere nu se aplică niciunei materii prime care este inclusă în Anexa nr. 3 la Regulamentul privind calculul consumului de energie din surse regenerabile, în condițiile stabilite în anexa respectivă.

(8) Furnizorii de combustibil de aviație pot demonstra respectarea obligației prevăzute la articolul 4 alin. (1) și (2) utilizând sistemul de echilibrare a masei menționat în Legea nr. 10/2016 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile.

(9) Fără a aduce atingere aplicării articolului 13 alin. (1) lit. c și d, în cazul în care un furnizor de combustibil de aviație nu furnizează cotele minime stabilite în anexa nr.1 pentru o anumită perioadă de raportare, acesta completează cel puțin deficitul respectiv în perioada de raportare ulterioară. În mod excepțional, în cazul în care un furnizor de combustibil de aviație nu furnizează cotele medii de combustibili de aviație sintetici în perioada 1 ianuarie 2030 - 31 decembrie 2031, acesta completează cel puțin deficitul respectiv înainte de sfârșitul perioadei 1 ianuarie 2032 - 31 decembrie 2034, iar în cazul în care un furnizor de combustibil de aviație nu furnizează cotele medii de combustibili de aviație sintetici în perioada 1 ianuarie 2032 - 31 decembrie 2034, acesta completează cel puțin deficitul respectiv în perioada de raportare ulterioară.

Articolul 5. Obligația de realimentare a operatorului aerian

(1) Cantitatea anuală de combustibil de aviație alimentată de un anumit operator aerian într-un anumit aeroport din Republica Moldova este de cel puțin 90 % din cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară.

(2) Un operator aerian poate coborî sub pragul prevăzut la alineatul (1) în cazul în care acest lucru este necesar pentru a respecta normele aplicabile în materie de siguranță a combustibililor. În astfel de cazuri, operatorul aerian justifică în mod corespunzător AAC coborârea sub pragul respectiv, indicând inclusiv rutele afectate. Informațiile respective se includ în raportul prevăzut la Articolul 8. Cantitățile de combustibil asociate se raportează separat în conformitate cu Articolul 8.

(3) În mod excepțional, un operator aerian poate solicita AAC, în cazuri justificate în mod corespunzător, o derogare temporară de la obligația prevăzută la alineatul (1) pentru zborurile de pe o anumită rută, existentă sau nouă, de mai puțin de 850 de kilometri, sau de 1 200 de kilometri pentru rute care fac legătura cu aeroporturi situate pe insule fără legături feroviare sau rutiere, cu plecare de pe un aeroport din Republica Moldova. Distanța respectivă se măsoară prin metoda rutei ortodromice.

(4) O astfel de cerere se face cu cel puțin trei luni înainte de data aplicării derogării avută în vedere și este însoțită de o justificare detaliată și adecvată. Derogarea ar trebui să fie limitată la următoarele situații:

a) dificultăți operaționale grave și recurente la realimentarea cu combustibil a aeronavelor pe aeroportul respectiv din Republica Moldova care îi împiedică pe operatorii aerieni să efectueze într-un interval de timp rezonabil zboruri dus-întors cu efectuare în aceeași zi; sau

b) dificultăți structurale legate de aprovizionarea cu combustibil de aviație generate de caracteristicile geografice ale unui anumit aeroport din Republica Moldova, care determină prețuri semnificativ mai mari ale combustibililor de aviație în comparație cu prețurile aplicate, în medie, unor tipuri similare de combustibili de aviație în alte aeroporturi din Republica Moldova, în special din cauza constrângerilor specifice legate de transportul combustibililor sau din cauza disponibilității limitate a combustibililor în aeroportul respectiv din Republica Moldova, și care creează pentru operatorul aerian respectiv un dezavantaj concurențial semnificativ în comparație cu condițiile de piață existente în alte aeroporturi din Republica Moldova cu caracteristici concurențiale similare.

(5) AAC evaluează cererea respectivă. În funcție de justificarea furnizată, acesta poate solicita informații suplimentare.

(6) AAC ia o decizie cu privire la cererea respectivă fără întârzieri nejustificate, cel târziu cu o lună înainte de data aplicării derogării avută în vedere. În cazul în care AAC solicită informații suplimentare în temeiul alineatului (5) din prezentul articol, termenul pentru luarea unei decizii de AAC se suspendă până la furnizarea de informații complete de către operatorul de aeronave.

(7) Derogarea acordată are o perioadă de valabilitate limitată, care nu depășește un an, după care face obiectul unei reexaminări, la cererea operatorului de aerian.

(8) AAC ia o decizie de a accepta sau a respinge orice primă cerere de derogare depusă în temeiul alineatelor (2)-(4). Neadoptarea unei astfel de decizii în termenul prevăzut la alineatul 6 nu se consideră a fi o decizie de autorizare a derogării solicitate. Neadoptarea unei decizii referitoare la o cerere de reînnoire a unei derogări existente cel târziu cu o lună înainte de data reînnoirii avută în vedere, și cu condiția ca o astfel de cerere să fie însoțită de o

justificare detaliată și adecvată, se consideră a fi o decizie de autorizare pentru continuarea aplicării derogării solicitate.

(9) Operatorul aerian are dreptul de a contesta decizia AAC de respingere a cererii de derogare.

(10) AAC publică lista derogărilor autorizate și actualizează lista respectivă cel puțin o dată pe an.

(11) AAC poate, fie în urma unei plângeri scrise depuse de un operator aerian, entitate de administrare a aeroportului sau un furnizor de combustibil de aviație, fie din proprie inițiativă, după ce evaluează justificarea furnizată pentru derogarea acordată, să abroge derogarea respectivă de la începutul următoarei perioade de planificare orară a zborurilor pentru sezonul de vară sau de iarnă. Dacă perioada de planificare orară respectivă începe la mai puțin de două luni de la publicarea deciziei de abrogare a derogării, decizia respectivă începe să se aplice de la începutul următoarei perioade de planificare orară.

(12) Pentru a adopta decizia menționată la alineatul 11, AAC poate solicita operatorilor aerieni toate informațiile necesare. Operatorii aerieni furnizează informațiile respective fără întârzieri nejustificate;

(13) În termen de 3 luni după publicarea prezentei Legi, AAC stabilește criteriile privind aplicarea derogărilor menționate în Articolul 5. Aceste criterii includ elemente pe care un operator aerian trebuie să le furnizeze pentru a justifica derogările respective.

Articolul 6. Obligațiile entității de administrare a aeroportului

(1) Entitatea de administrare a aeroportului ia toate măsurile necesare pentru a facilita accesul operatorilor aerieni la combustibilii de aviație care conțin cotele minime de SAF în conformitate cu prezenta lege.

(2) În cazul în care operatorii aerieni raportează AAC dificultăți în obținerea pe un anumit aeroport din Republica Moldova a accesului la combustibili de aviație care conțin cotele minime de SAF în conformitate cu prezenta lege, AAC solicită entității de administrare a aeroportului să furnizeze informațiile necesare pentru a dovedi respectarea alineatului (1). Entitatea de administrare a aeroportului în cauză furnizează AAC informațiile solicitate fără întârzieri nejustificate.

(3) AAC evaluează toate informațiile primite în conformitate cu alineatul (2). În cazul în care AAC ajunge la concluzia că entitatea de administrare a aeroportului își îndeplinește obligațiile care îi revin în temeiul alineatului (1), informează organul central de specialitate în domeniul aviației civile despre acest fapt. În caz de nerespectare, AAC solicită entității de administrare a aeroportului să identifice și să ia măsurile necesare pentru a remedia lipsa accesului adecvat al operatorilor aerieni la combustibili de aviație care conțin cotele minime de SAF, fără întârzieri nejustificate și, în orice caz, în termen de cel mult trei ani de la solicitarea AAC în temeiul alineatului (2).

(4) În scopul alineatelor (2)-(3), după caz, furnizorii de combustibil de aviație, furnizorii de servicii de handling al combustibilului, Operatorii aerieni și orice altă parte vizată de dificultățile raportate furnizează entității de administrare a aeroportului, la cerere și fără întârzieri nejustificate, toate informațiile necesare și cooperează cu acesta pentru a identifica

și a lua măsurile necesare pentru abordarea dificultăților raportate.

(5) AAC reflectă toate informațiile relevante prevăzute la alineatele (2)-(3) în raportul tehnic menționat la Articolul 13.

Capitolul III

PROMOVAREA FURNIZĂRII DE HIDROGEN ȘI A ENERGIEI ELECTRICE PE AEROPORTURI

Articolul 7. Promovarea furnizării de hidrogen și energie electrică

(1) Entitatea de administrare a aeroportului, furnizorii de combustibil de aviație și furnizorii de servicii de handling al combustibilului cooperează, după caz, cu autoritățile publice respective în vederea pregătirii cadrului național de politici pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în aeroporturi.

(2) Entitatea de administrare a aeroportului, furnizorii de combustibil de aviație și furnizorii de servicii de handling al combustibilului cooperează și depun eforturi, după caz, în conformitate cu cadrul național de politici menționat la alineatul (1), atunci când a fost adoptat un astfel de cadru, pentru a facilita accesul operatorilor aerieni la hidrogen sau energie electrică utilizate în principal pentru propulsia unei aeronave și pentru a furniza infrastructura și serviciile necesare pentru livrarea, depozitarea și alimentarea cu hidrogen sau energie electrică în scopul realimentării sau al reîncărcării aeronavelor, în conformitate cu cadrul național de politici pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, după caz.

Articolul 8. Raportarea

Până la 31 martie a anului, ce urmează după primul an pe punere în aplicare a prezentei Legi și, ulterior, o dată la doi ani, entitatea de administrare a aeroportului înaintează AAC un raport referitor la stadiul de avansare al proiectelor existente, în ceea ce privește aeroporturile lor, care urmăresc oricare dintre inițiativele menționate la alineatul (2). Raportul respectiv include informații, care sunt publice sau care pot fi făcute publice, inclusiv, după caz, previziuni privind volumele și tipul de hidrogen și de energie electrică produse și furnizate operatorilor aerieni pe aeroportul din Republica Moldova, precum și planuri de instalare pentru infrastructura și serviciile de reîncărcare și realimentare, în cazul în care sunt adoptate astfel de planuri.

Capitolul IV

OBLIGAȚII DE RAPORTARE

Articolul 9. Obligații de raportare pentru operatorii aerieni

(1) Până la data de 31 martie a fiecărui an, ce urmează după anul de raportare, Operatorii aerieni raportează Autorității Aeronautice Civile și Agenției de Mediu următoarele informații referitoare la o anumită perioadă de raportare:

a) Cantitatea totală de combustibil de aviație alimentată la fiecare aeroport din Republica

Moldova, exprimată în tone;

b) Cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară, pentru fiecare aeroport din Republica Moldova, exprimată în tone;

c) Cantitatea anuală nealimentată, pentru fiecare aeroport din Republica Moldova, care trebuie raportată ca 0 (zero) în cazul în care cantitatea anuală nealimentată este negativă sau este mai mică ori egală cu 10 % din cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară;

d) Cantitatea anuală alimentată, pentru fiecare aeroport din Republica Moldova, în vederea respectării normelor aplicabile în materie de siguranță a combustibililor în temeiul Articolului 5 alineatul (2), exprimată în tone;

e) Cantitatea totală de SAF achiziționată de la furnizorii de combustibil de aviație, în scopul efectuării zborurilor lor care intră sub incidența prezentei legi cu plecare de pe aeroporturile din Republica Moldova, exprimată în tone;

f) Pentru fiecare achiziție de SAF, numele furnizorului de combustibil de aviație, cantitatea achiziționată exprimată în tone, procesul de conversie, caracteristicile și originea materiilor prime utilizate pentru producție, precum și emisiile generate pe durata ciclului de viață ale SAF, iar în cazul în care o achiziție include tipuri diferite de SAF cu caracteristici diferite, informațiile respective se furnizează pentru fiecare tip de SAF;

g) Totalul zborurilor efectuate care intră sub incidența prezentei legi cu plecare de pe aeroporturile din RM, exprimat în număr de zboruri și în ore de zbor.

(2) Raportul este prezentat în conformitate cu modelele prevăzute în Anexa nr. 2.

(3) Raportul este verificat de un verficator independent acreditat, în conformitate cu cerințele stabilite în Titlul VII „Verificarea” al Regulamentului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite de la instalațiile staționare și activitățile din domeniul aviației, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 575/2024.

Articolul 10. Declararea utilizării de SAF de către operatorii aerieni

(1) Operatorii aerieni nu solicită beneficii pentru utilizarea aceluiași lot de SAF în cadrul mai multor scheme de reducere a gazelor cu efect de seră.

(2) Împreună cu raportul menționat la Articolul 9, Operatorii aerieni furnizează AAC:

a) O declarație privind schemele de reducere a gazelor cu efect de seră la care participă și în cadrul cărora au posibilitatea de a raporta utilizarea de SAF;

b) O declarație conform căreia aceștia nu au raportat aceleași loturi de SAF în cadrul mai multor scheme de reducere a gazelor cu efect de seră; și

c) Informații privind participarea la scheme de sprijin financiar ale Republicii Moldova, sau regionale care permit operatorilor aerieni să fie compensați pentru costurile SAF achiziționați, precum și informații din care să reiasă dacă același lot de SAF a primit sprijin în cadrul mai multor scheme de sprijin financiar.

(3) În scopul raportării utilizării de SAF în temeiul Articolul 9 din prezenta lege sau în cadrul unei scheme de reducere a gazelor cu efect de seră, furnizorii de combustibil de aviație transmit operatorilor aerieni informații relevante, exacte, referitoare la perioada de raportare, în mod gratuit, cât mai curând posibil și, în orice caz, cel târziu până la data de 14 februarie

a fiecărui an de raportare.

(4) Operatorul aerian poate solicita furnizorului de combustibil de aviație să îi furnizeze informațiile menționate la alineatul (3) pentru alte obligații de raportare, prevăzute de legislația națională. Furnizorul de combustibili de aviație transmite informațiile respective în mod gratuit. În cazul în care cererea se referă la informații referitoare la o perioadă care s-a încheiat deja la momentul cererii, furnizorul de combustibil de aviație transmite informațiile respective în termen de 90 de zile de la data cererii respective. În cazul în care cererea se referă la informații referitoare la o perioadă de raportare care nu s-a încheiat încă în momentul cererii, operatorul aerian depune eforturi pentru a-și depune cererea cu cel puțin 45 de zile înainte de încheierea perioadei respective. Furnizorul de combustibili de aviație transmite informațiile respective în termen de 45 de zile de la încheierea perioadei respective.

Articolul 11. Obligații de raportare pentru furnizorii de combustibil de aviație

(1) Până la data de 1 martie a fiecărui an, ce urmează după anul de raportare, furnizorii de combustibil de aviație raportează AAC și Agenției de Mediu pentru includerea în baza de date următoarele informații referitoare la perioada de raportare:

a) Cantitatea de combustibil de aviație furnizată în fiecare aeroport din Republica Moldova, exprimată în tone;

b) Cantitatea de SAF furnizată în fiecare aeroport din Republica Moldova și pentru fiecare tip de SAF, astfel cum se detaliază la prezentul articol, alineatul (1) lit. c), exprimată în tone;

c) Procesul de conversie, caracteristicile și originea materiilor prime utilizate pentru producție și emisiile generate pe durata ciclului de viață, pentru fiecare tip de SAF furnizat în aeroporturile din Republica Moldova sau produși în Republica Moldova, se va efectua în baza actelor confirmative specificate pentru respectivul tip de combustibil;

d) Conținutul de compuși aromatici și naftaline, în procente de volum, și de sulf, în procente de masă, din combustibilul de aviație furnizat, pe lot, pe aeroport din Republica Moldova, indicând volumul și masa totală a fiecărui lot și metoda de testare aplicată pentru a măsura conținutul din fiecare substanță la nivel de lot, expuse conform datelor prezentate în actele de însoțire;

e) Conținutul energetic al combustibilului de aviație și al SAF furnizate pe fiecare aeroport din Republica Moldova, pentru fiecare tip de combustibil, expus conform datelor prezentate în actele de însoțire.

(2) Aceste rapoarte, prezentate de furnizorii de combustibil de aviație pentru includerea în respectiva bază de date menționată la alineatul (1), urmează a fi însoțite de un raport din partea unui verificador acreditat.

(3) Autoritățile competente au acces la respectiva bază de date.

Capitolul V

OBLIGAȚIILE AUTORITAȚII COMPETENTE

Articolul 12. Autoritatea competentă

(1) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, Autoritatea Aeronautică Civilă este autoritatea competentă desemnată responsabilă cu asigurarea aplicării prezentei legi și cu aplicarea amenzilor pentru operatorii aerieni, entitate de administrare a aeroportului și furnizorii de combustibil de aviație;

(2) AAC își exercită sarcinile de supraveghere și de asigurare a aplicării cadrului normativ în mod imparțial și transparent și într-un mod independent față de operatorii aerieni, furnizorii de combustibil de aviație și entitate de administrare a aeroportului din Republica Moldova. AAC dispune de resursele și capacitățile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor care-i sunt încredințate în temeiul prezentei legi în mod eficient și în timp util.

(3) AAC cooperează cu alte organe de stat și partajează toate informațiile relevante pentru a asigura punerea în aplicare efectivă și respectarea prezentei legi.

(4) AAC transmite, la solicitare, autorităților competente ale altor state, date agregate referitor la de Operatorii aerieni atribuiți statelor respective în partea ce ține de volumul de SAF alimentat pe aeroporturile din Republica Moldova.

Articolul 13. Asigurarea aplicării normelor

(1) AAC aplică amenzi pentru încălcarea prevederilor prezentei legi în următoarele cazuri:

a) Oricărui operator aerian care nu respectă obligațiile prevăzute la Articolul 5, amenda respectivă este proporțională și cu efect de descurajare și nu mai mică decât dublul rezultatului obținut prin înmulțirea prețului mediu anual al combustibilului de aviație pe tonă cu cantitatea totală anuală nealimentată. Un operator aerian poate fi scutit de plata unei amenzi dacă poate dovedi că nerespectarea obligațiilor prevăzute la Articolul 5 a fost cauzată de circumstanțe excepționale și imprevizibile, asupra cărora nu avea control și ale căror efecte nu ar fi putut fi evitate, nici dacă s-ar fi luat toate măsurile rezonabile.

b) Oricărei entitate de administrare a aeroportului din Republica Moldova care nu ia măsurile necesare pentru a remedia lipsa accesului adecvat al operatorilor aerieni la combustibili de aviație care conțin cotele minime de SAF în temeiul Articolul 6;

c) Oricărui furnizor de combustibil de aviație care nu respectă obligațiile prevăzute la Articolul 4 în ceea ce privește cotele minime de SAF. Amenda respectivă este proporțională și cu efect de descurajare, și nu mai mică decât dublul rezultatului obținut prin înmulțirea diferenței dintre prețul mediu anual al combustibilului de aviație convențional și cel al SAF pe tonă cu cantitatea de combustibili de aviație care nu respectă cotele minime menționate la Articolul 4 și în Anexa nr. 1.

d) Oricărui furnizor de combustibil de aviație care nu respectă obligațiile prevăzute la Articolul 4 în ceea ce privește cotele minime de combustibili de aviație sintetici și, în perioada 1 ianuarie 2030-31 decembrie 2034, cotele medii de combustibili de aviație sintetici. Amenda respectivă este proporțională și cu efect de descurajare, și nu mai mică decât dublul rezultatului obținut prin înmulțirea diferenței dintre prețul mediu anual al combustibilului de

aviație sintetic și cel al combustibilului de aviație convențional pe tonă cu cantitatea de combustibil de aviație care nu respectă cotele minime menționate la Articolul 4 și în Anexa nr. 1. La stabilirea amenzii referitoare la cotele medii de combustibili de aviație sintetici, Republica Moldova ia în considerare orice amendă referitoare la cotele minime de combustibili de aviație sintetici aplicată deja furnizorului de combustibil de aviație în ceea ce privește perioada menționată la prezentul alineat, pentru a se evita dublarea sancțiunii.

e) Oricărui furnizor de combustibil de aviație despre care s-a dovedit că a furnizat informații înșelătoare sau inexacte privind caracteristicile sau originea SAF pe care i-a furnizat în conformitate cu articolul 10 alin. (3) și Articolul 11. Amenda respectivă este proporțională și cu efect de descurajare și nu mai mică decât dublul rezultatului obținut prin înmulțirea diferenței dintre prețul mediu anual al combustibilului de aviație convențional și cel al SAF pe tonă cu cantitatea de combustibili de aviație în legătură cu care s-au furnizat informațiile înșelătoare sau inexacte.

(2) Un operator aerian poate fi scutit de plata amenzii dacă poate dovedi că nerespectarea obligațiilor prevăzute la Articolul 5 a fost cauzată de circumstanțe excepționale și imprevizibile, asupra cărora nu avea control și ale căror efecte nu ar fi putut fi evitate, nici dacă s-ar fi luat toate măsurile rezonabile.

(3) Orice furnizor de combustibil de aviație, care a acumulat un deficit în raport cu obligația prevăzută la Articolul 4 în ceea ce privește cotele minime de SAF sau de combustibili de aviație sintetici într-o anumită perioadă de raportare furnizează pieței în perioada de raportare următoare o cantitate din respectivul combustibil egală cu acel deficit, în plus față de obligația sa aferentă perioadei de raportare;

(4) Combustibililor de aviație sintetici li se aplică următoarele reguli pentru perioadele 1 ianuarie 2030-31 decembrie 2031 și 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2034:

a) Orice furnizor de combustibil de aviație care a acumulat un deficit în raport cu obligația prevăzută la Articolul 4 în ceea ce privește cotele medii de combustibili de aviație sintetici în perioada 1 ianuarie 2030-31 decembrie 2031 furnizează pieței înainte de încheierea perioadei 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2034 o cantitate de combustibil de aviație sintetic egală cu deficitul respectiv, în plus față de obligațiile aferente perioadei respective; și

b) Orice furnizor de combustibil de aviație care a acumulat un deficit în raport cu obligația prevăzută la Articolul 4 în ceea ce privește cotele medii de combustibili de aviație sintetici în perioada 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2034 furnizează pieței în perioada de raportare următoare o cantitate combustibil de aviație sintetic egală cu acel deficit, în plus față de obligația lor aferentă perioadei de raportare.

(5) Îndeplinirea obligațiilor menționate la alineatul (4) lit a), b), nu exonerează furnizorul de combustibil de aviație de obligația de a plăti amenzile stabilite la alineatul (1) lit. c) și d);

(6) Guvernul va asigura cadrul juridic și administrativ necesar pentru îndeplinirea obligațiilor și colectarea amenzilor.

(7) Guvernul va stabili mecanismul de colectare a veniturilor provenite din amenzi sau echivalentul în valoare financiară al acestor venituri. Veniturile respective se vor utiliza exclusiv pentru a sprijini proiecte de cercetare și inovare în domeniul SAF, producția de SAF

sau mecanisme care permit reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali.

(8) În cazul, în care se va stabili, că aceste venituri sunt alocate în bugetul de stat, se consideră că acesta respectă dispozițiile de la alineatul (7), dacă pune în aplicare politici de sprijin financiar pentru a sprijini proiecte de cercetare și inovare în domeniul SAF, producția de SAF sau proiecte care sprijină mecanisme ce permit reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali, care au o valoare echivalentă cu veniturile provenite din amenzi sau mai mare decât acestea.

(9) Până la 25 septembrie a anului ce urmează după primul an de raportare și, ulterior, o dată la cinci ani, AAC publică un raport referitor la utilizarea veniturilor agregate provenite din amenzi, precum și informații privind nivelul de cheltuieli alocate proiectelor de cercetare și inovare în domeniul SAF, producției de SAF sau politicilor care sprijină mecanisme ce permit reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali.

Articolul 14. Colectarea și publicarea datelor

(1) AAC publică în fiecare an un raport tehnic pe baza rapoartelor menționate la Articolele 8, 10 și 11, care conține cel puțin următoarele informații:

a) cantitatea agregată de SAF achiziționată de Operatorii aerieni pe aeroporturile Republicii Moldova, pentru a fi utilizată în scopul efectuării de zboruri care intră sub incidența Regulamentului, cu plecare de pe un aeroport din Republica Moldova, și pentru fiecare aeroport din Republica Moldova;

b) cantitatea agregată de SAF și de combustibili de aviație sintetici furnizată pe fiecare aeroport din Republica Moldova. Raportul include cantitatea și tipul de materii prime utilizate pentru fiecare aeroport, precum și o analiză a capacității furnizorilor de combustibil de aviație de a respecta cotele minime definite în Anexa nr. 1;

c) în măsura posibilului, cantitatea de SAF furnizată în alte țări cu care Republica Moldova a încheiat un acord care reglementează prestarea de servicii aeriene, precum și în alte țări, în cazul în care aceste informații sunt publice;

d) situația pieței, inclusiv informații privind prețurile, precum și tendințele producției și utilizării de SAF în Republica Moldova, inclusiv informații privind evoluția diferenței de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali;

e) nivelul de respectare de către entitatea de administrare a aeroportului din Republica Moldova, în ceea ce privește obligațiile prevăzute la Articolul 6;

f) nivelul de respectare de către fiecare operator aerian și fiecare furnizor de combustibil de aviație care are o obligație în temeiul prezentei legi în perioada de raportare;

g) originea și caracteristicile tuturor SAF și caracteristicile de durabilitate ale hidrogenului pentru aviație achiziționați de Operatorii aerieni pentru a fi utilizați în scopul efectuării de zboruri care intră sub incidența prezentei legi cu plecare de pe aeroporturile din Republica Moldova;

h) conținutul total mediu de compuși aromatici și naftaline, în procente de volum, și de sulf, în procente de masă, din combustibilul de aviație furnizat, pe aeroporturile din Republica Moldova;

i) stadiul de avansare al proiectelor de la aeroporturile din Republica Moldova care urmăresc inițiative precum cele menționate la articolul 7 alineatul 3;

(2) AAC poate consulta experți atunci când întocmește raportul respectiv.

Capitolul VI

ETICHETARE DE MEDIU ȘI MECANISME DE FLEXIBILITATE

Articolul 15. Mecanismul de emitere a etichetelor

(1) Guvernul va institui un mecanism cu privire la sistemul voluntar de etichetare de mediu care permite măsurarea performanței de mediu a zborurilor.

(2) Etichetele emise ~~în temeiul prezentului Articol~~ se aplică operatorilor aerieni care intră în domeniul de aplicare a prezentei legi pentru zboruri care intră sub incidența prezentei legi cu plecare de pe aeroporturile din Republica Moldova. În cazul în care un operator aerian solicită emiterea unei etichete în temeiul prezentului Articol, acesta solicită o astfel de etichetă pentru toate zborurile sale care cad sub incidența prezentei legi cu plecare de pe aeroporturile din Republica Moldova.

(3) Operatorii aerieni pot solicita emiterea de etichete în temeiul prezentului Articol și pentru zborurile lor care cad sub incidența prezentei legi cu sosire pe aeroporturile din Republica Moldova. În cazul în care un operator aerian solicită emiterea unei etichete în temeiul prezentului Articol, acesta solicită o astfel de etichetă pentru toate zborurile sale cu sosire pe aeroporturile din Republica Moldova.

(4) Etichetele emise în temeiul prezentului Articol certifică nivelul performanței de mediu a unui zbor pe baza informațiilor menționate la prezentul Articol. Nivelul performanței de mediu a unui zbor se determină pe baza mărimii medii a performanței de mediu la zborurile efectuate de un anumit operator aerian pe o anumită rută pentru perioada de planificare orară (sezonul de vară/iarnă) anterioară corespunzătoare.

(5) Etichetele emise în temeiul prezentului Articol constau în următoarele informații:

a) Amprenta de carbon preconizată pe pasager, exprimată în indicatori precum în kilograme de CO₂ pe pasager, pentru perioada de valabilitate a etichetei;

b) Eficiența preconizată a emisiilor de CO₂ pe kilometru, exprimată în indicatori precum în grame de CO₂ pe pasager pe kilometru, pentru perioada de valabilitate a etichetei.

(6) Amprenta de carbon preconizată pe pasager și eficiența preconizată a emisiilor de CO₂ pe kilometru ale unui zbor sunt determinate în baza unei metodologii standardizate și bazate pe date științifice, precum și cu ajutorul informațiilor furnizate de Operatorii aerieni cu privire la toți factorii următori sau la unii dintre aceștia:

a) Tipurile de aeronave, numărul mediu de pasageri și încărcăturile de marfă, însoțite, atunci când este necesar, de estimări de factori precum factorii de încărcare medii pentru ruta specificată pentru o anumită perioadă de timp; și

b) Performanța combustibilului utilizat pentru zborurile efectuate de operatorul aerian pe baza gradului de utilizare a combustibilului și utilizând indicatori precum cantitatea totală de SAF cu care s-a alimentat, procentul din consumul total de combustibil, calitatea și originea, compoziția și emisiile generate pe durata ciclului de viață de utilizarea

combustibilului, calculată pentru zborurile respective.

(7) Etichetele emise în temeiul prezentului Articol sunt valabile pentru o perioadă limitată care nu depășește un an, specificată în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (17) lit. c). Perioada de valabilitate a etichetei este afișată în mod clar de către operatorul aerian împreună cu eticheta.

(8) Etichetele, se oferă la cererea unui operator aerian pentru fiecare zbor sau set de zboruri efectuate în aceleași condiții, pe baza informațiilor menționate la alineatele (4) și (5), precum și a metodologiei standardizate și bazate pe date științifice și a factorilor menționați la alineatul (6). Etichetele se emit de către Organul numit de către Guvern.

(9) Organul numit de către Guvern poate solicita operatorului aerian să furnizeze informații suplimentare necesare pentru emiterea etichetei.

(10) În cazul în care operatorul aerian nu prezintă toate informațiile necesare pentru ca Organul numit de către Guvern să emită eticheta solicitată, acesta respinge cererea.

(11) Operatorul aerian poate depune o contestație împotriva deciziilor Organului numit de către Guvern luate în temeiul alineatului (12). Această contestație este înaintată comisiei pentru soluționarea contestațiilor. Orice decizie luată de Organul numit de Guvern în temeiul prezentului punct se ia fără întârzieri nejustificate.

(12) Organul numit de Guvern analizează periodic dacă s-au modificat factorii pe baza cărora a fost emisă o etichetă pentru fiecare zbor sau set de zboruri efectuate în aceleași condiții. În cazul în care se stabilește că o etichetă nu mai este adecvată, aceasta, după ce oferă operatorului posibilitatea de a fi audiat, revocă eticheta existentă sau emite o etichetă nouă. Organul numit de Guvern informează operatorul aerian cu privire la decizia sa.

(13) Operatorul aerian ajustează afișarea etichetei în mod corespunzător fără întârziere.

(14) Operatorii aerieni cărora li s-a acordat o etichetă în temeiul alineatelor (8)-(11) afișează eticheta care conține informațiile menționate la alineatul (4). Eticheta este ușor accesibilă și clară. Aceasta este prezentată într-un mod care să permită clienților să compare cu ușurință performanța de mediu a zborurilor efectuate de operatori aerieni diferiți care zboară pe aceeași rută. În cazul în care un operator aerian afișează eticheta la un punct de vânzare sau în orice alt contact cu clienții, el face acest lucru pentru toate zborurile care intră în domeniul de aplicare a prezentei legi.

(15) Pentru a finanța costurile serviciului prestat de Organul numit de Guvern, emiterea unei etichete la cererea unui operator aerian este condiționată de plata unui tarif. Veniturile generate de astfel de tarife constituie alte venituri și se gestionează de Organul numit de Guvern. Cuantumul tarifului se stabilește de Organul numit de Guvern în mărimea, ce asigură acoperirea costurilor adiacente.

(16) Ca parte a sarcinilor sale în domeniul protecției mediului, astfel cum se prevede la articolul 21 din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017, Guvernul contribuie la sensibilizarea cu privire la existența sistemului de etichetare stabilit prin prezentul Articol.

(17) Pentru a asigura punerea în aplicare și respectarea normelor prevăzute la prezentul Articol, Guvernul va adopta Regulamentul, care va cuprinde următoarele:

a) metodologia standardizată și bazată pe date științifice menționată la alineatul (6), care se bazează pe cele mai bune date științifice disponibile, care include metodologia de utilizare

a estimărilor menționate la alineatul (6), lit. a);

b) procedura prin care Operatorii aerieni trebuie să furnizeze Organului numit de Guvern informațiile relevante pentru emiterea unei etichete și procedura prin care Organul numit de Guvern emite eticheta respectivă, inclusiv termenul până la care Organul numit de Guvern trebuie să ia o decizie în temeiul alineatelor (8)-(11);

c) durata de valabilitate a etichetelor emise în temeiul alineatului (17), care să nu depășească un an;

d) condițiile în care Organul numit de Guvern trebuie să efectueze analiza menționată la alineatul (12);

e) procedura menționată la alineatul (12) prin care Organul numit de Guvern poate fie să revoce etichetele existente, fie să emită o etichetă nouă;

f) modelele pentru afișarea etichetelor emise în temeiul prezentului Articol;

g) asigurarea unui acces facil la toate etichetele emise într-un format care poate fi citit automat;

h) posibilitatea și condițiile în care Operatorii aerieni pot afișa, fără a utiliza o etichetă în conformitate cu prezentul Articol, orice informații privind performanța de mediu similare cu cele menționate la articolul 14, alineatul 2, pentru zborurile cu plecare de pe aeroporturi din Republica Moldova.

(18) După primul an de raportare, Organul numit de Guvern identifică și evaluează evoluțiile privind funcționarea sistemului de etichetare instituit prin prezentul Articol, precum și îmbunătățirile care pot fi aduse unui astfel de sistem sau eventualele măsuri suplimentare care pot fi luate, în special în vederea instituirii unui sistem obligatoriu de etichetare de mediu care să cuprindă toate aspectele performanței de mediu a zborului sau a setului de zboruri și diferitele măsuri de decarbonizare pe care Operatorii aerieni le iau. După caz, Guvernul va interveni cu o propunere legislativă.

Articolul 16. Derogări

(1) Prin derogare de la articolul 6, alineatul 5, pentru fiecare perioadă de raportare până la 31 decembrie 2034, un furnizor de combustibil de aviație poate furniza cotele minime de SAF stabilite în anexa I ca medie ponderată pentru toți combustibilii de aviație pe care i-a furnizat în toate aeroporturile din Republica Moldova pentru perioada de raportare respectivă.

(2) Până la 1 septembrie 2027, Guvernul identifică și evaluează evoluțiile în ceea ce privește producția și furnizarea de SAF pe piața combustibililor de aviație din Republica Moldova, precum și îmbunătățirile care pot fi aduse mecanismului existent de flexibilitate privind SAF menționat la alin. (1) sau eventualele măsuri suplimentare care pot fi luate, cum ar fi instituirea sau recunoașterea unui sistem de comercializare a SAF pentru a permite aprovizionarea cu combustibil în Republica Moldova fără a fi conectat fizic la un loc de aprovizionare, cu scopul de a facilita și mai mult furnizarea și utilizarea de SAF pentru aviație în cursul perioadei de flexibilitate.

(3) Un astfel de sistem, care va încorpora elemente ale unui sistem de certificate negociabile, va permite operatorilor aerieni și/sau furnizorilor de combustibili să achiziționeze SAF prin acorduri contractuale cu furnizorii de combustibil de aviație și să

declare utilizarea de SAF în aeroporturile din Republica Moldova.

(4) Guvernul va prezenta un raport precizând principalele constatări ale evaluării efectuate în temeiul articolului 14-15, și după caz, vor interveni cu o propunere legislativă.

Capitolul VII

DISPOZIȚII FINALE ȘI TRANZITORII

Articolul 17. Raportarea

(1) Până la finele anului, ce urmează după primul an de raportare și, ulterior, la fiecare patru ani, Guvernul va prezenta un raport privind aplicarea prezentei legi.

(2) Raportul va conține o evaluare detaliată a evoluției pieței combustibililor de aviație și a impactului acestei evoluții asupra funcționării pieței interne a aviației, inclusiv asupra competitivității, precum și asupra raportului cost-eficacitate al reducerii emisiilor generate pe durata ciclului de viață. Raportul va evalua, de asemenea, necesitățile în materie de investiții, ocupare a forței de muncă și formare, precum și de cercetare și inovare în domeniul SAF. Raportul va prezenta, de asemenea, informații cu privire la progresele tehnologice din domeniul cercetării și inovării în industria aviației care sunt relevante pentru SAF, inclusiv în ceea ce privește reducerea altor emisii decât cele de CO₂ sau tehnologiile de captare directă a aerului.

(3) Raportul va evalua eventuala necesitate de a revizui domeniul de aplicare al prezentei legi, definiția SAF, combustibilii eligibili și cotele minime prevăzute la Articolul 4 și în Anexa I, precum și nivelul amenzilor. Raportul va evalua eventuala extindere a domeniului de aplicare a prezentei legi pentru a include alte surse de energie și alte tipuri de combustibili sintetici, ținând seama în mod corespunzător de principiul neutralității tehnologice. Raportul va evalua, de asemenea, inițiative, îmbunătățiri și măsuri suplimentare menite să faciliteze și să promoveze în continuare o aprovizionare și o utilizare sporită a combustibililor de aviație care nu sunt de substituție, precum și a serviciilor, infrastructurii și tehnologiilor conexe, în concordanță cu obiectivul de decarbonizare a transportului aerian, menținându-se în același timp condiții de concurență echitabile.

(4) Raportul va avea în vedere eventuala includere a unor mecanisme de sprijinire a producției și a alimentării cu SAF, inclusiv propuneri de colectare și utilizare de fonduri, precum și de limitare a efectelor negative ale prezentei legi asupra competitivității. Raportul va analiza dacă aceste mecanisme ar trebui să includă mecanisme financiare sau de alt fel, care să permită reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali.

(5) Raportul va evalua impactul derogărilor acordate în temeiul Articolului 5 asupra funcționării pieței interne a aviației.

(6) În măsura posibilului, raportul va include informații privind evoluțiile în materie de politici din alte țări, inclusiv în contextul acordurilor multilaterale și bilaterale dintre Republica Moldova și alte țări, precum și elaborarea la nivelul Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) a unui potențial cadru de politică pentru aprovizionarea și alimentarea cu SAF.

(7) Raportul va evalua competitivitatea transportatorilor aerieni naționali în comparație cu concurenții lor din alte țări.

(8) Raportul va conține informații detaliate privind asigurarea aplicării prezentei legi. Raportul va analiza dacă prezenta lege ar trebui să fie modificată și, după caz, ce modificări ar trebui avute în vedere, în conformitate cu un potențial cadru de politică la nivelul OACI privind utilizarea SAF.

(9) În cadrul primului raport elaborat Guvernul va evalua posibile măsuri de optimizare a conținutului combustibililor de aviație.

Articolul 18. Întrarea în vigoare

Prezenta lege intră în vigoare peste 18 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

Articolul 19. Dispoziții finale

Guvernul:

a) în termen de 18 luni de la data publicării prezentei legi, va asigura elaborarea și adoptarea actelor normative necesare pentru implementarea acesteia;

b) în termen de 18 luni de la data publicării prezentei legi, va aduce actele normative în concordanță cu prezenta lege.

PREȘEDINTELE PARLAMENTULUI

Igor GROSU

Anexa nr.1
*la Legea privind condițiile de concurență
echitabile pentru un transport aerian
durabil, ReFuelEU în domeniul aviației*

Cote de SAF menționate la Articolul 4

- a) De la 1 ianuarie 2028, în fiecare an o cotă minimă de 2 % SAF;
- b) De la 1 ianuarie 2030, în fiecare an o cotă minimă de 6 % SAF, din care:
 - i) pentru perioada 1 ianuarie 2030-31 decembrie 2031, o cotă medie aferentă perioadei de 1,2 % combustibili de aviație sintetici, din care în fiecare an o cotă minimă de 0,7 % combustibili de aviație sintetici;
 - ii) pentru perioada 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2034, o cotă medie aferentă perioadei de 2,0 % combustibili de aviație sintetici, din care în fiecare an o cotă minimă de 1,2 % în perioada 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2033 și o cotă minimă de 2,0 % în perioada 1 ianuarie 2034-31 decembrie 2034 pentru combustibili de aviație sintetici;
- c) De la 1 ianuarie 2035, în fiecare an o cotă minimă de 20 % SAF, din care o cotă minimă de 5 % combustibili de aviație sintetici;
- d) De la 1 ianuarie 2040, în fiecare an o cotă minimă de 34 % SAF, din care o cotă minimă de 10 % combustibili de aviație sintetici;
- e) De la 1 ianuarie 2045, în fiecare an o cotă minimă de 42 % SAF, din care o cotă minimă de 15 % combustibili de aviație sintetici;
- f) De la 1 ianuarie 2050, în fiecare an o cotă minimă de 70 % SAF, din care o cotă minimă de 35 % combustibili de aviație sintetici.

Anexa nr. 2
*la Legea privind condițiile de concurență
echitabile pentru un transport aerian
durabil, ReFuelEU în domeniul aviației*

Model pentru raportările operatorilor aerieni

1. Model pentru raportarea de către operatorii aerieni a alimentării cu combustibili de aviație

Aeroportul	Codul OACI al aeroportului	Cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară (tone)	Cantitatea de combustibil de aviație alimentată efectiv (tone)	Cantitatea anuală nealimentată (tone)	Cantitatea totală anuală nealimentată (tone)	Cantitatea anuală alimentată pentru normele privind siguranța combustibililor (tone)

2. Model pentru raportarea de către operatorii aerieni a achizițiilor de SAF

Numărul total de zboruri operate	Numărul total de ore de zbor	Furnizor de combustibil	Cantitatea achiziționată (tone)	Procesul de conversie	Caracteristici	Originea materiilor prime	Emisiile generate pe durata ciclului de viață

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

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

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

2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ

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

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

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

Scopul prezentului proiect este **transpunerea parțială** a prevederilor **Regulamentului (UE) 2023/2405** al Parlamentului European și al Consiliului din 18 octombrie 2023 privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil (ReFuelEU în domeniul aviației) (Text cu relevanță pentru SEE), **CELEX: 32023R2405**, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L, 2023/2405 din 31 octombrie 2023.

În contextul interpretării anumitor dispoziții ale Regulamentului (UE) 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 octombrie 2023 privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil (*denumit în continuare „ReFuelEU”*) Comisia își propune să faciliteze înțelegerea de către părțile interesate a cerințelor legale stabilite în RFEUA, printr-un act explicativ, precum:

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

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

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

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

În acest sens, pentru realizarea obligației statutului asumat prin ASAC, este necesară transpunerea în cadrul normativ național a Regulamentului (UE) 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 octombrie 2023 privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil (ReFuelEU în domeniul aviației).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ponderea totală în mixul de combustibili

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Obiectivele proiectului de bază stabilește:

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

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

Se aplică:

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

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

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

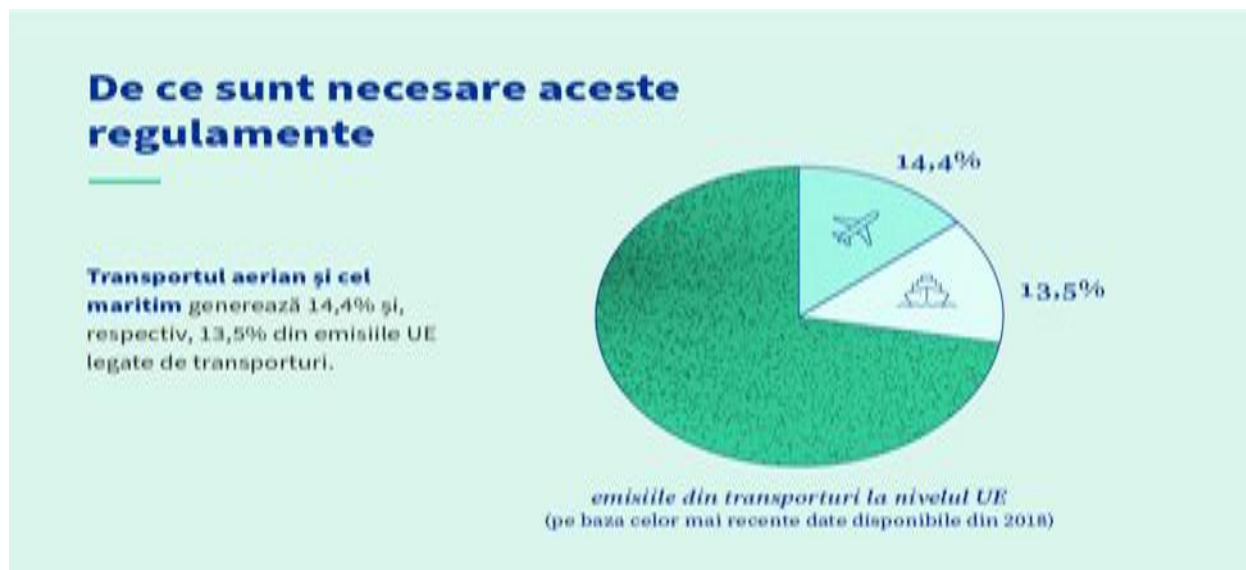
Proiectul național are ca **obiectiv principal** transpunerea Regulamentului comunitar - **Regulamentul (UE) 2023/2405** al Parlamentului European și al Consiliului din 18 octombrie 2023 privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil (ReFuelEU în domeniul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

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

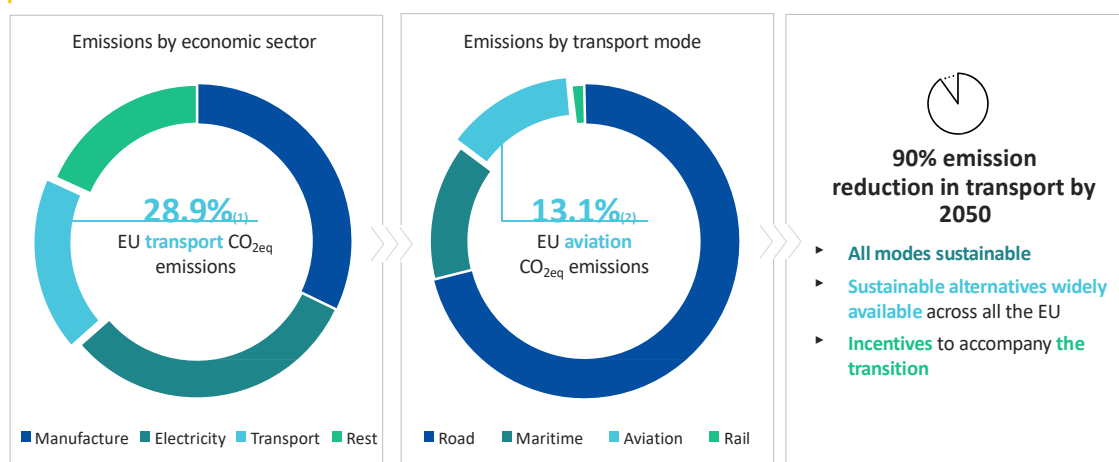
- *Regulamentul ReFuelEU în domeniul aviației este o parte esențială a pachetului de măsuri al UE „Pregătiți pentru 55”, conceput pentru a realiza Pactul verde european;*
- *Regulamentul european creează un cadru juridic solid și stabil pentru a promova furnizarea și adoptarea treptată a combustibililor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

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

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



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



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

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



Regulamentul european vine cu următoarele obligațiuni:

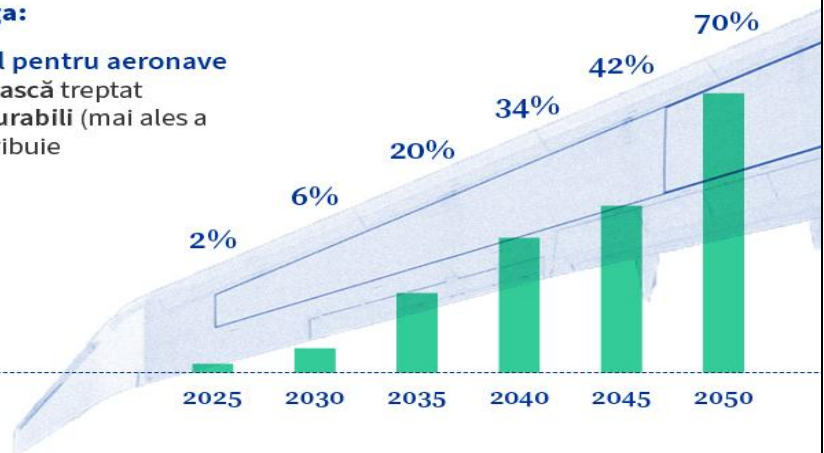
➤ **Furnizorii de combustibil pentru aviație** trebuie să se asigure că amestecul de combustibil pentru aviație pus la dispoziția operatorilor de aeronave pe aeroporturile din UE conține o **proporție minimă de SAF** începând cu anul 2025 și o proporție minimă de **combustibili de aviație sintetici**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



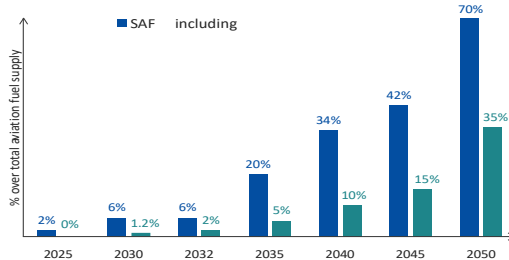
Regulamentul privind inițiativa ReFuelEU în domeniul aviației va obliga:

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

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



ReFuelEU Aviation SAF and eSAF mandates



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

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

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

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

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

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



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

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



Regulamentul european stabilește:

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Principalele aspecte prevăzute în anexe sunt următoarele:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Drept urmare, realizarea cotelor conform perioadelor implică următoarele aspecte:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

În cadrul normativ național nu este transpus actualmente un șir de regulamente europene precum Regulamentul (UE) 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 octombrie 2023 privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil (ReFuelEU în domeniul aviației) (Text cu relevanță pentru SEE), CELEX: 32023R2405, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L, 2023/2405 din 31 octombrie 2023.

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

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

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Impactul asupra sectorului public este determinat de următoarele aspecte:

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

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

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

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

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

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

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

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.3. Impactul asupra sectorului privat

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

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

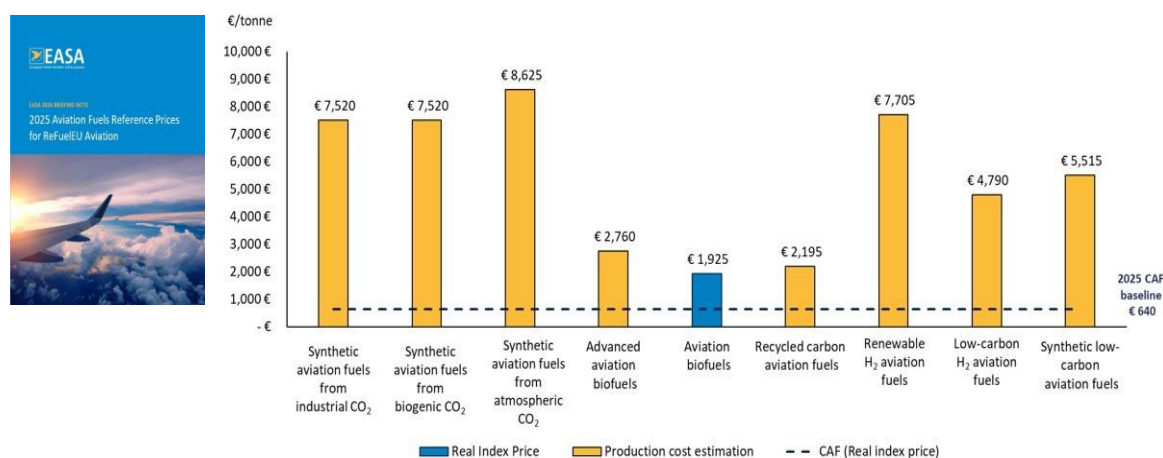
Menționăm că, combustibilul de aviație de tip JET este produs la rafinării petroliere conform cerințelor standardelor stabilite la nivel internațional (ASTM D1655; DEF STAN 91-091), iar combustibilul de aviație cu conținut de SAF este reglementat de standardul ASTM D7566. În Republica Moldova nu există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

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

ReFuelEUA: Reference Price Briefing 2025

To be published on 26 February 2026

Figure 1: 2025 average prices per RFEUA aviation fuels subcategory



33

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.4. Impactul social

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

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

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

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

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

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

În procesul de implementare și executare a proiectului de act normativ prelucrarea datelor cu caracter personal se va face strict prin asigurarea protecției drepturilor și libertăților fundamentale ale

persoanei fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal conform Legii nr. 133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal.

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

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

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

4.5. Impactul asupra mediului

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

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

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

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

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

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

4.6. Alte impacturi și informații relevante

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

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

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

Proiectul național transpune prevederile:

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

În contextul interpretării anumitor dispoziții ale Regulamentului (UE) 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 octombrie 2023 privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil, Comisia a elaborat un act explicativ pentru înțelegerea corectă de către părțile interesate a cerințelor legale stabilite în Regulament, precum: **COMUNICAREA COMISIEI privind interpretarea și punerea în aplicare a anumitor dispoziții legale ale Regulamentului (UE) 2023/2405** al Parlamentului European și al Consiliului privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil (ReFuelEU în domeniul aviației), **CELEX: 52024XC05997**, publicat în Jurnalul Oficial al Comisiei C C/2024/6884 din 09 octombrie 2024.

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

a) obiectivele actului juridic al UE:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Prezentul proiect este elaborat în baza Regulamentului (UE) 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 octombrie 2023 privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil (ReFuelEU în domeniul aviației).

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

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

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

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

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

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

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

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

7. Concluziile expertizelor

Proiectul va fi supus prezentării către autoritățile publice responsabile pentru efectuarea expertizei de compatibilitate cu legislația UE, ulterior expertizei anticorupție și a expertizei juridice, conform art. 34 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative. Concluziile expertizelor vor fi incluse în nota de fundamentare la proiectul actului normativ. Astfel, în cadrul procesului de elaborare a proiectului sunt incluse următoarele constatări:

a) Constatările expertizei de compatibilitate

Proiectul va fi supus expertizei de compatibilitate cu legislația UE în conformitate cu prevederile art. 35 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, fiind prezentată expertiza Centrului de Armonizare a Legislației. Urmare recepționării expertizei de compatibilitate cu legislația UE, Tabelul de compatibilitate va fi ajustat, iar concluziile vor fi reflectate în Sinteza proiectului.

b) Constatările expertizei anticorupție

Proiectul va fi remis spre expertizare Centrului Național Anticorupție în conformitate cu prevederile art. 36 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative.

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

c) Constatările expertizei juridice

Proiectul va fi remis spre expertizare Ministerului Justiției conform art. 37 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.

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

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

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

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

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

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

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

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

Secretar general

Angela ȚURCANU

TABEL DE CONCORDANȚĂ

1. Titlul actului Uniunii Europene

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

2. Titlul proiectului de act normative național

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

3. Gradul de compatibilitate

Parțial compatibil.

4. Autoritatea/persoana responsabilă

Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale de comun cu Autoritatea Aeronautică Civilă.

5. Data întocmirii/actualizării

Martie 2026.

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
	<i>Capitolul I</i> Dispoziții Generale		
<i>Articolul 1</i> Obiect	<i>Articolul 1.</i> Scopul și obiectivele legii		
Prezentul regulament stabilește norme armonizate privind utilizarea și furnizarea combustibililor de aviație durabili (SAF).	Prezenta lege are drept scop instituirea cadrului juridic pentru asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil, ReFuelEU în domeniul aviației (în continuare – <i>Lege</i>). Legea stabilește norme privind utilizarea și furnizarea combustibililor de aviație durabili (Sustainable Aviation Fuel, în continuare - <i>SAF</i>) pe aeroporturile Republicii Moldova	Compatibil	
<i>Articolul 2</i> Domeniu de aplicare	<i>Articolul 2.</i> Domeniul de aplicare		
(1) Prezentul regulament se aplică operatorilor de aeronave, aeroporturilor din Uniune și administratorilor respectivi ai aeroporturilor din Uniune, precum și furnizorilor de combustibil de aviație.	(1) Prezenta Lege se aplică operatorilor aerieni, aeroporturilor din Republica Moldova și entităților de administrare ai acestora, precum și furnizorilor de combustibil de aviație care își desfășoară activitatea pe teritoriul Republicii Moldova	Compatibil	
Fără a aduce atingere alineatului (3), prezentul regulament se aplică numai operațiunilor de transport aerian comercial.	(2) Prezenta Lege se aplică numai operațiunilor de transport aerian comercial.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(2) Un stat membru poate decide, după consultarea administratorului aeroportului, că un aeroport care nu intră sub incidența articolului 3 punctul 1, situat pe teritoriul său, trebuie tratat ca aeroport din Uniune în sensul prezentului regulament, cu condiția îndeplinirii cerințelor prevăzute la articolul 6 alineatul (1) la data deciziei statului membru. Un administrator al unui aeroport care nu intră sub incidența articolului 3 punctul 1, situat pe teritoriul unui stat membru, poate solicita ca aeroportul respectiv să fie tratat ca aeroport din Uniune în sensul prezentului regulament, cu condiția ca aeroportul să îndeplinească cerințele prevăzute la articolul 6 alineatul (1) la momentul solicitării. Respectivul administrator al aeroportului notifică această solicitare statului membru a cărui autoritate sau ale cărui autorități sunt responsabile pentru aeroport în temeiul articolului 11 alineatul (6). Notificarea respectivă este însoțită de o confirmare a faptului că aeroportul îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 6 alineatul (1).	(3) În cazul unui aeroport care nu intră sub incidența articolului 3 alin. (1), dar care îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 6 alin.(1) entitatea de administrare a aeroportului poate solicita ca aeroportul respectiv să fie tratat ca aeroport în sensul prezentei legi din momentul solicitării. Entitatea de administrare a aeroportului notifică această solicitare autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, Autoritatea Aeronautică Civilă (în continuare - AAC). Notificarea respectivă este însoțită de o confirmare a faptului că aeroportul îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 6 alin. (1).	Compatibil	
Statul membru în cauză notifică decizia menționată la primul paragraf de la prezentul alineat Comisiei și Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (denumită în continuare „agenția”) cu cel puțin șase luni înainte de începerea perioadei de raportare de la care se aplică decizia respectivă. Decizia statului membru este însoțită de un aviz motivat care demonstrează că se bazează pe criterii	(4) AAC notifică decizia sa, la solicitare, Comisiei Europene și Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (denumită în continuare „Agenția”) cu cel puțin șase luni înainte de începerea perioadei de raportare de la care se aplică decizia respectivă. Decizia va fi însoțită de un aviz motivat care demonstrează că se bazează pe criterii proporționale și nediscriminatorii, luând în considerare aeroporturi care prezintă caracteristici concurențiale similare.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
proporționale și nediscriminatorii, luând în considerare aeroporturi care prezintă caracteristici concurențiale similare.			
(4) O persoană care efectuează operațiuni de transport aerian comercial și care nu intră sub incidența articolului 3 punctul 3 poate decide să fie considerată operator de aeronave în sensul prezentului regulament. O persoană care efectuează zboruri altele decât operațiuni de transport aerian comercial în înțelesul articolului 3 punctul 4 poate decide să fie considerată operator de aeronave în sensul prezentului regulament. O persoană care intră sub incidența articolului 3 punctul 3 poate decide ca și operațiunile sale de transport aerian necomercial să intre sub incidența prezentului regulament. Orice astfel de persoană notifică decizia sa statului membru a cărui autoritate competentă sau ale cărui autorități competente sunt responsabile pentru operatorul de aeronave respectiv, în conformitate cu articolul 11 alineatul (5). Statul membru în cauză notifică decizia respectivă Comisiei și agenției cu cel puțin șase luni înainte de începerea perioadei de raportare de la care se aplică decizia respectivă.	(5) Un operator aerian care efectuează operațiuni de transport aerian comercial și care nu intră sub incidența articolului 3 alin. (3) poate decide să fie considerat operator aerian în sensul prezentei legi. Un operator aerian care efectuează zboruri altele decât operațiuni de transport aerian comercial în sensul articolului 3 alin. (4) poate decide să fie considerat operator aerian în sensul prezentei legi. Un operator aerian care intră sub incidența articolului 3 alin. (3) poate decide ca și operațiunile sale de transport aerian necomercial să intre sub incidența prezentei legi. În oricare din situații, decizia operatorului aerian se notifică AAC. Operatorul aerian notifică decizia sa AAC cu cel puțin șase luni înainte de începerea perioadei de raportare de la care se aplică decizia respectivă.	Compatibil	
(5) Pe baza informațiilor primite în temeiul alineatelor (2) și (3), Comisia furnizează o listă actualizată și consolidată a aeroporturilor din Uniune și a operatorilor de aeronave în cauză. Lista respectivă este ușor accesibilă.			
<i>Articolul 3</i> Definiții	<i>Articolul 3.</i> Noțiuni principale		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:	În sensul prezentei legi, se aplică următoarele definiții:	Compatibil	
(1) „aeroport din Uniune” înseamnă un „aeroport”, astfel cum este definit la articolul 2 punctul 1 din Directiva 2009/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului (1), în care traficul de pasageri a fost mai mare de 800 000 de pasageri sau în care traficul de mărfuri a fost mai mare de 100 000 de tone în perioada de raportare anterioară și care nu este situat într-o regiune ultraperiferică menționată la articolul 349 din TFUE;	1) aeroport - orice suprafață de teren special amenajată pentru aterizarea, decolarea și manevrele unei aeronave, inclusiv instalațiile auxiliare de care aceste operațiuni pot avea nevoie pentru îndeplinirea cerințelor traficului aerian și ale serviciilor aeriene, inclusiv instalațiile necesare pentru a asista serviciile aeriene comerciale, în care traficul de pasageri a fost mai mare de 800 000 de pasageri sau în care traficul de mărfuri a fost mai mare de 100 000 de tone în perioada de raportare anterioară.	Compatibil	
(2) „administrator al unui aeroport din Uniune” înseamnă, în ceea ce privește un aeroport din Uniune, „organul de administrare a aeroportului” astfel cum este definit la articolul 2 punctul 2 din Directiva 2009/12/CE sau, în cazul în care statul membru în cauză a rezervat gestionarea infrastructurilor centralizate pentru sistemele de distribuție a combustibilului unui alt organism în temeiul articolului 8 alineatul (1) din Directiva 96/67/CE a Consiliului (2), acel alt organism;	2) entitate de administrare a aeroportului – entitate certificată de către Autoritatea Aeronautică Civilă care, pe lângă alte activități sau, după caz, are ca obiectiv, administrarea și gestionarea infrastructurilor unui aeroport sau ale unei rețele de aeroporturi, precum și coordonarea și controlul activităților operatorilor aerieni prezenți în aeroporturile sau în rețeaua de aeroporturi în cauză.	Parțial compatibil	
(3) „operator de aeronave” înseamnă o persoană care a efectuat cel puțin 500 de operațiuni de transport aerian comercial de pasageri sau cel puțin 52 de operațiuni de transport aerian comercial de mărfuri cu plecare de pe aeroporturi din Uniune în perioada de raportare anterioară sau, în cazul în care	3) operator aerian- o persoană juridică care a efectuat cel puțin 500 de operațiuni de transport aerian comercial de pasageri sau cel puțin 52 de operațiuni de transport aerian comercial de mărfuri cu plecare de pe aeroporturi din Republica Moldova în perioada de raportare anterioară sau, în cazul în care persoana respectivă nu poate fi identificată, proprietarul aeronavei.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
persoana respectivă nu poate fi identificată, proprietarul aeronavei;			
(4) „operațiune de transport aerian comercial” înseamnă un zbor efectuat în scopul transportului de pasageri, de mărfuri sau de corespondență contra unei remunerații sau prin închiriere, inclusiv o operațiune de aviație de afaceri efectuată în scopuri comerciale;	4) operațiune de transport aerian comercial - un zbor efectuat în scopul transportului de pasageri, de mărfuri sau de corespondență contra unei remunerații sau prin închiriere, inclusiv o operațiune aeriană de afaceri efectuată în scopuri comerciale.	Compatibil	
(5) „rută” înseamnă o călătorie efectuată în cadrul unui zbor, având în vedere locul de plecare și destinația zborului respectiv;	5) rută - o călătorie efectuată în cadrul unui zbor, având în vedere locul de plecare și destinația zborului respectiv.	Compatibil	
(6) „combustibil de aviație” înseamnă combustibil de substituție produs pentru utilizare directă de către aeronavă;	6) combustibil de aviație - combustibil de substituție produs pentru utilizare directă de către aeronavă.	Compatibil	
(7) „combustibili de aviație durabili” (SAF) înseamnă combustibili de aviație care sunt:	7) combustibili de aviație durabili (SAF) - combustibili de aviație care sunt:	Compatibil	
a) combustibili de aviație sintetici;	a) combustibili de aviație sintetici;	Compatibil	
b) biocombustibili de aviație; sau	b) biocombustibili de aviație; sau	Compatibil	
a) combustibili de aviație pe bază de carbon reciclat;	c) combustibili de aviație pe bază de carbon reciclat.	Compatibil	
(8) „biocombustibili de aviație” înseamnă combustibili de aviație care sunt:	8) biocombustibili de aviație - combustibili de aviație care sunt:	Compatibil	
a) „biocombustibili avansați”, astfel cum sunt definiți la articolul 2 al doilea paragraf punctul 34 din Directiva (UE) 2018/2001;	a) biocombustibili avansați - astfel cum sunt definiți la punctul 2 subpct. 2.3. din Regulamentul cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă și	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
	a Metodologiei de calcul al impactului biocarburanților, biolichidelor și combustibililor din biomasă asupra emisiilor de gaze cu efect de seră, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 53/2025 (în continuare – Regulamentul aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 53/2025);		
b) „biocombustibili”, astfel cum sunt definiți la articolul 2 al doilea paragraf punctul 33 din Directiva (UE) 2018/2001, produși din materiile prime enumerate în partea B din anexa IX la directiva respectivă; sau	b) <i>biocombustibili</i> – combustibil lichid pentru transporturi, produs din biomasă, produși din materiile prime enumerate potrivit Anexei nr. 2 la Regulamentul cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 53/2025;	Compatibil	
c) „biocombustibili”, astfel cum sunt definiți la articolul 2 al doilea paragraf punctul 33 din Directiva (UE) 2018/2001, cu excepția biocombustibililor produși din „culturi alimentare și furajere”, astfel cum sunt definite la articolul 2 al doilea paragraf punctul 40 din directiva respectivă, și care respectă criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor generate pe durata ciclului de viață prevăzute la articolul 29 din directiva respectivă și sunt certificați în conformitate cu articolul 30 din directiva respectivă;	c) <i>biocombustibili</i> - combustibil lichid pentru transporturi cu excepția biocombustibililor produși din „culturi alimentare și furajere”, astfel cum sunt definite în Regulamentul cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, aprobat prin HG nr. 53/2025, și care respectă criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor generate pe durata ciclului de viață prevăzute de punctele 10-28 din Regulamentul cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, aprobat prin HG nr. 53/2025;	Compatibil	
(9) „combustibili de aviație pe bază de carbon reciclat” înseamnă combustibili de aviație care sunt „combustibili pe bază de carbon reciclat”, astfel cum sunt definiți la articolul 2 al doilea paragraf punctul 35 din Directiva (UE) 2018/2001, care respectă pragul pentru reducerea emisiilor generate pe durata ciclului de viață menționat la articolul 29a alineatul (2) din directiva respectivă și care sunt certificați în	9) <i>combustibili de aviație pe bază de carbon reciclat</i> - combustibili de aviație care sunt „combustibili pe bază de carbon reciclat”, astfel cum sunt definiți în Regulamentul cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, aprobat prin HG nr. 53/2025, care respectă pragul pentru reducerea emisiilor generate pe durata ciclului de viață și care sunt certificați în conformitate cu Regulamentul cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
conformitate cu articolul 30 din directiva respectivă;	biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, aprobat prin HG nr. 53/2025;		
(10) „lot” înseamnă o cantitate de SAF care poate fi identificată printr-un număr și care poate fi urmărită;	10) <i>lot</i> - o cantitate de SAF care poate fi identificată printr-un număr și care poate fi urmărită;	Compatibil	
(11) „emisii generate pe durata ciclului de viață” înseamnă emisii de dioxid de carbon echivalent generate de SAF care iau în considerare emisiile de dioxid de carbon echivalent generate de producția, transportul, distribuția și utilizarea energiei la bord, inclusiv în timpul combustiei, calculate în conformitate cu metodologiile adoptate în temeiul articolului 28 alineatul (5) sau al articolului 31 alineatul (5) din Directiva (UE) 2018/2001 sau în conformitate cu dreptul Uniunii relevant;	11) <i>emisii generate pe durata ciclului de viață</i> - emisii de dioxid de carbon echivalent generate de SAF care iau în considerare emisiile de dioxid de carbon echivalent generate de producția, transportul, distribuția și utilizarea energiei la bord, inclusiv în timpul combustiei, calculate în conformitate cu metodologiile adoptate în temeiul Regulamentului cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, aprobat prin HG nr. 53/2025;	Compatibil	
(12) „combustibili de aviație sintetici” înseamnă combustibili de aviație care sunt „combustibili de origine nebiologică produși din surse regenerabile”, astfel cum sunt definiți la articolul 2 al doilea paragraf punctul 36 din Directiva (UE) 2018/2001, care respectă pragul pentru reducerea emisiilor generate pe durata ciclului de viață menționat la articolul 29a alineatul (1) din directiva menționată și care sunt certificați în conformitate cu articolul 30 din directiva respectivă;	12) <i>combustibili de aviație sintetici</i> - combustibili de aviație care sunt „combustibili de origine nebiologică produși din surse regenerabile”, astfel cum sunt definiți în Regulamentul cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, aprobat prin HG nr. 53/2025, și care respectă pragul pentru reducerea emisiilor generate pe durata ciclului de viață și care sunt certificați în conformitate cu Regulamentul cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, aprobat prin HG nr. 53/2025;	Compatibil	
(13) „combustibili de aviație sintetici cu emisii reduse de dioxid de carbon” înseamnă combustibili de aviație de origine	13) <i>combustibili de aviație sintetici cu emisii reduse de dioxid de carbon</i> - combustibili de aviație de origine nebiologică, al căror conținut energetic este derivat din hidrogen nefosil cu	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
nebiologică, al căror conținut energetic este derivat din hidrogen nefosil cu emisii reduse de dioxid de carbon, care respectă pragul pentru reducerea emisiilor generate pe durata ciclului de viață de 70 % și metodologiile de evaluare a acestor reduceri ale emisiilor generate pe durata ciclului de viață prevăzute de dreptul Uniunii relevant;	emisii reduse de dioxid de carbon, care respectă pragul pentru reducerea emisiilor generate pe durata ciclului de viață de 70% și metodologiile de evaluare a acestor reduceri ale emisiilor generate pe durata ciclului de viață;		
(14) „combustibili de aviație convenționali” înseamnă combustibili de aviație produși din surse fosile neregenerabile de combustibili pe bază de hidrocarburi;	14) <i>combustibili de aviație convenționali</i> - combustibili de aviație produși din surse fosile neregenerabile de combustibili pe bază de hidrocarburi;	Compatibil	
(15) „hidrogen pentru aviație cu emisii reduse de dioxid de carbon” înseamnă hidrogen destinat utilizării în aeronave al cărui conținut energetic este derivat din surse nefosile neregenerabile, care respectă pragul pentru reducerea emisiilor generate pe durata ciclului de viață de 70 % și metodologiile de evaluare a acestor reduceri ale emisiilor generate pe durata ciclului de viață prevăzute de dreptul Uniunii relevant;	15) <i>hidrogen pentru aviație cu emisii reduse de dioxid de carbon</i> - hidrogen destinat utilizării în aeronave al cărui conținut energetic este derivat din surse nefosile neregenerabile, care respectă pragul pentru reducerea emisiilor generate pe durata ciclului de viață de 70 % și metodologiile de evaluare a acestor reduceri ale emisiilor generate pe durata ciclului de viață;	Compatibil	
(16) „hidrogen pentru aviație din surse regenerabile” înseamnă hidrogen destinat utilizării în aeronave care intră în categoria „combustibililor de origine nebiologică produși din surse regenerabile”, astfel cum sunt definiți la articolul 2 al doilea paragraf punctul 36 din Directiva (UE) 2018/2001, și care respectă pragul pentru reducerea emisiilor generate pe durata ciclului de viață menționat la articolul 29a alineatul (1) din directiva menționată și este certificat în	16) <i>hidrogen pentru aviație din surse regenerabile</i> - hidrogen destinat utilizării în aeronave care intră în categoria „combustibililor de origine nebiologică produși din surse regenerabile” și care respectă pragul pentru reducerea emisiilor generate pe durata ciclului de viață și certificați în conformitate cu Regulamentul cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, aprobat prin HG nr. 53/2025;	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
conformitate cu articolul 30 din directiva respectivă;			
(17) „hidrogen pentru aviație” înseamnă hidrogen pentru aviație din surse regenerabile sau hidrogen pentru aviație cu emisii reduse de dioxid de carbon;	17) <i>hidrogen pentru aviație</i> - hidrogen pentru aviație din surse regenerabile sau hidrogen pentru aviație cu emisii reduse de dioxid de carbon;	Compatibil	
(18) „combustibili de aviație cu emisii reduse de dioxid de carbon” înseamnă combustibili de aviație sintetici cu emisii reduse de dioxid de carbon sau hidrogen pentru aviație cu emisii reduse de dioxid de carbon;	18) <i>combustibili de aviație cu emisii reduse de dioxid de carbon</i> - combustibili de aviație sintetici cu emisii reduse de dioxid de carbon sau hidrogen pentru aviație cu emisii reduse de dioxid de carbon;	Compatibil	
(19) „furnizor de combustibil de aviație” înseamnă un „furnizor de combustibil”, astfel cum este definit la articolul 2 al doilea paragraf punctul 38 din Directiva (UE) 2018/2001, care furnizează combustibil de aviație sau hidrogen pentru aviație într-un aeroport din Uniune;	19) <i>furnizor de combustibil de aviație</i> - furnizor de combustibil, astfel cum este definit de punctul 2 subpunctul 2.8. din Regulamentul cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, aprobat prin HG nr. 53/2025;	Compatibil	
(20) „furnizor de servicii de handling al combustibilului” înseamnă un furnizor de servicii de handling la sol care organizează și desfășoară operațiuni de umplere și de golire a rezervorului, inclusiv depozitarea combustibilului și controlul calității și cantității combustibililor livrați, pentru operatori de aeronave în aeroporturi din Uniune, astfel cum se menționează în anexa la Directiva 96/67/CE;	20) <i>furnizor de servicii de handling al combustibilului</i> - furnizor de servicii de handling la sol care organizează și desfășoară operațiuni de umplere și de golire a rezervorului, inclusiv depozitarea combustibilului și controlul calității și cantității combustibililor livrați, pentru operatori aerieni în aeroporturile din Republica Moldova, astfel cum este stabilit în anexa la Regulamentul privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Republicii Moldova, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 971/2017;	Compatibil	
(21) „sediul principal al activității” înseamnă sediul central sau sediul social al unui furnizor de combustibil de aviație în statul membru în care are loc principalul control	21) <i>sediul principal al activității</i> - sediul central sau sediul social al unui furnizor de combustibil de aviație din Republica Moldova în care are loc principalul control financiar și operațional al furnizorului de combustibil de aviație;	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
financiar și operațional al furnizorului de combustibil de aviație;			
(22) „an de raportare” înseamnă o perioadă de un an în care trebuie prezentate rapoartele menționate la articolele 8 și 10 și care începe la 1 ianuarie și se încheie la 31 decembrie;	22) <i>an de raportare</i> - o perioadă de un an în care trebuie prezentate rapoartele menționate la Articolele 9 și 11 și care începe la 1 ianuarie și se încheie la 31 decembrie	Compatibil	
(23) „perioadă de raportare” înseamnă perioada cuprinsă între 1 ianuarie și 31 decembrie a anului anterior anului de raportare;	23) <i>perioadă de raportare</i> - perioada cuprinsă între 1 ianuarie și 31 decembrie a anului anterior anului de raportare;	Compatibil	
(24) „cantitate anuală de combustibil de aviație necesară” înseamnă cantitatea de combustibil de aviație denumit „combustibil pentru zborul pe rută” și „combustibil pentru rulajul la sol” în anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei (3), care este necesară pentru efectuarea tuturor zborurilor care intră sub incidența prezentului regulament ale unui operator de aeronave cu plecare de pe un anumit aeroport din Uniune, în cursul unei perioade de raportare;	24) cantitate anuală de combustibil de aviație necesară - cantitatea de combustibil de aviație denumit „combustibil pentru zborul pe rută” și „combustibil pentru rulajul la sol”, care este necesară pentru efectuarea tuturor zborurilor care intră sub incidența prezentei legi, ale unui operator aerian cu plecare de pe un aeroport din Republica Moldova, în cursul unei perioade de raportare;	Compatibil	
(25) „cantitate anuală nealimentată” înseamnă diferența dintre cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară și combustibilul efectiv alimentat de un operator de aeronave înainte de zborurile care intră sub incidența prezentului regulament cu plecare de pe un anumit aeroport din Uniune, pe parcursul unei perioade de raportare;	25) <i>cantitate anuală nealimentată</i> - diferența dintre cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară și combustibilul efectiv alimentat de un operator aerian înainte de zborurile care intră sub incidența prezentei Legi cu plecare de pe un anumit aeroport din Republica Moldova, pe parcursul unei perioade de raportare;	Compatibil	
(26) „cantitate totală anuală nealimentată” înseamnă suma cantităților anuale nealimentate de un operator de aeronave în	26) <i>cantitate totală anuală nealimentată</i> - suma cantităților anuale nealimentate de un operator aerian în toate	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
toate aeroporturile din Uniune în cursul unei perioade de raportare;	aeroporturile din Republica Moldova în cursul unei perioade de raportare;		
(27) „schemă de reducere a gazelor cu efect de seră” înseamnă o schemă prin care acordă beneficii operatorilor de aeronave pentru utilizarea de SAF.	27) <i>schemă de reducere a gazelor cu efect de seră</i> - o schemă prin care se acordă beneficii operatorilor aerieni pentru utilizarea de SAF.	Compatibil	
	Capitolul II OBLIGAȚIILE DE FURNIZARE ȘI ALIMENTARE CU COMBUSTIBIL DE AVIAȚIE CU COTA DE SAF		
<i>Articolul 4</i> Cote de SAF disponibile în aeroporturile din Uniune	<i>Articolul 4.</i> Obligația furnizorilor de combustibil de a asigurare cota de SAF pe aeroporturi		
(1) Sub rezerva articolului 15, furnizorii de combustibil de aviație se asigură că întreaga cantitate de combustibil de aviație pusă la dispoziția operatorilor de aeronave pe fiecare aeroport din Uniune conține cotele minime de SAF, inclusiv cotele minime de combustibili de aviație sintetici în conformitate cu valorile și datele de aplicare stabilite în anexa I. Fără a aduce atingere cotelor minime respective, furnizorii de combustibil de aviație se asigură, de asemenea, că întreaga cantitate de combustibil de aviație pusă la dispoziția operatorilor de aeronave pe fiecare aeroport din Uniune în perioadele 1 ianuarie 2030-31 decembrie 2031 și 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2034 conține cel puțin cotele medii de combustibili de aviație sintetici în conformitate cu valorile stabilite în anexa I.	(1) Sub rezerva articolului 5, furnizorii de combustibil de aviație se asigură că întreaga cantitate de combustibil de aviație pusă la dispoziția operatorilor aerieni pe fiecare aeroport din Republica Moldova conține cotele minime de SAF, inclusiv cotele minime de combustibili de aviație sintetici în conformitate cu valorile și datele de aplicare stabilite în Anexa nr. 1. Fără a aduce atingere cotelor minime respective, furnizorii de combustibil de aviație se asigură, de asemenea, că întreaga cantitate de combustibil de aviație pusă la dispoziția operatorilor aerieni pe fiecare aeroport din Republica Moldova în perioadele 1 ianuarie 2030 - 31 decembrie 2031 și 1 ianuarie 2032 - 31 decembrie 2034 conține cel puțin cotele medii de combustibili de aviație sintetici în conformitate cu valorile stabilite în Anexa nr. 1.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
Această obligație se consideră, de asemenea, îndeplinită în cazul în care cotele minime menționate la primul paragraf sunt atinse prin utilizarea de:	(2) Această obligație se consideră, de asemenea, îndeplinită în cazul în care cotele minime menționate la prezentul alineat sunt atinse prin utilizarea de:	Compatibil	
a) hidrogen pentru aviație din surse regenerabile;	a) hidrogen pentru aviație din surse regenerabile;	Compatibil	
b) combustibili de aviație cu emisii reduse de dioxid de carbon.	b) combustibili de aviație cu emisii reduse de dioxid de carbon.	Compatibil	
(2) În scopul calculării cotelor minime prevăzute în anexa I, atunci când operatorilor de aeronave de pe aeroporturile din Uniune li se pune la dispoziție hidrogen de aviație:	(3) În scopul calculării cotelor minime prevăzute în anexa nr. 1, atunci când operatorilor aerieni de pe aeroporturile din Republica Moldova li se pune la dispoziție hidrogen de aviație:	Compatibil	
a) valorile privind conținutul energetic al tuturor combustibililor relevanți sunt cele menționate la articolul 27 alineatul (2) literele (g) și (h) din Directiva (UE) 2018/2001 și în anexa III la aceasta sau în standardele internaționale relevante din domeniul aviației în ceea ce privește combustibilii care nu sunt incluși în anexa respectivă; și	a) valorile privind conținutul energetic al carburanților utilizați în transporturi, după cum este prevăzut în Regulamentul privind calculul consumului de energie din surse regenerabile, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.74/2025, sau în standardele internaționale relevante din domeniul aviației	Compatibil	
b) conținutul energetic al hidrogenului pentru aviație furnizat se ia în considerare atât la numărător, cât și la numitor.	b) conținutul energetic al hidrogenului pentru aviație furnizat se ia în considerare atât la numărător, cât și la numitor	Compatibil	
(3) În cazul în care un furnizor de combustibil de aviație utilizează posibilitatea prevăzută la alineatul (1) al doilea paragraf sau în cazul în care un operator de aeronave alimentează cu combustibili menționați la paragraful respectiv, trimiterile la SAF de la articolul 3 punctele 10, 11 și 27, articolele 8, 9 și 10,	(4) În cazul în care un furnizor de combustibil de aviație utilizează posibilitatea prevăzută la alineatul 2 sau în cazul în care un operator aerian alimentează cu combustibili menționați la alineatul respectiv, trimiterile la SAF de la articolul 3 alineatele (10) - (11) și alin. (27); articolele 8-10, articolul 12, alin.(1), lit. e), articolul 12 alin. (2), articolul 13 alin. (1) lit. a, b, g, articolul 14, 15, precum și de la anexa II se interpretează	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
articolul 12 alineatele (6) și (7), articolul 13 alineatul (1) literele (a), (b) și (g), articolul 14 și articolul 15 alineatul (1), precum și de la anexa II se interpretează ca făcând trimitere, de asemenea, la combustibili de aviație cu emisii reduse de dioxid de carbon și la hidrogen pentru aviație din surse regenerabile.	ca făcând trimitere, de asemenea, la combustibili de aviație cu emisii reduse de dioxid de carbon și la hidrogen pentru aviație din surse regenerabile.		
(4) Pentru fiecare perioadă de raportare, biocombustibilii de aviație, alții decât biocombustibilii avansați definiți la articolul 2 al doilea paragraf punctul 34 din Directiva (UE) 2018/2001 și alții decât biocombustibilii produși din materiile prime enumerate în partea B din anexa IX la directiva respectivă, furnizați pe toate aeroporturile din Uniune de către fiecare furnizor de combustibil de aviație reprezintă maximum 3 % din combustibilii de aviație furnizați în scopul respectării cotelor minime menționate la alineatul (1) de la prezentul articol și în anexa I la prezentul regulament.	(5) Pentru fiecare perioadă de raportare, biocombustibilii de aviație, alții decât biocombustibilii avansați și alții decât biocombustibilii produși din materiile prime enumerate în Partea B din Anexa nr.3 a Regulamentului privind calculul consumului de energie din surse regenerabile, furnizați pe toate aeroporturile din Republica Moldova de către fiecare furnizor de combustibil de aviație reprezintă maximum 3 % din combustibilii de aviație furnizați în scopul respectării cotelor minime menționate la alineatele (1) și (2) și în anexa nr. 1 la prezenta lege;	Compatibil	
(5) Se exclud din calculul cotelor minime de SAF prevăzute în anexa I la prezentul regulament SAF produși din următoarele materii prime: „culturile alimentare și furajere”, astfel cum sunt definite la articolul 2 al doilea paragraf punctul 40 din Directiva (UE) 2018/2001, culturile intermediare, distilatul de acizi grași de palmier și materialele derivate din palmieri și soia, precum și pasta de neutralizare și derivații acesteia.	(6) Se exclud din calculul cotelor minime de SAF prevăzute în anexa I la prezenta Lege, SAF produși din următoarele materii prime: „culturile alimentare și furajere”, culturile intermediare, distilatul de acizi grași de palmier și materialele derivate din palmieri și soia, precum și pasta de neutralizare și derivații acesteia;	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
Cu toate acestea, această excludere nu se aplică niciunei materii prime care este inclusă în anexa IX la Directiva (UE) 2018/2001, în condițiile stabilite în anexa respectivă.	(7) Cu toate acestea, această excludere nu se aplică niciunei materii prime care este inclusă în Anexa nr. 3 la Regulamentul privind calculul consumului de energie din surse regenerabile, în condițiile stabilite în anexa respectivă.	Compatibil	
(6) Furnizorii de combustibil de aviație pot demonstra respectarea obligației prevăzute la alineatul (1) de la prezentul articol utilizând sistemul de echilibrare a masei menționat la articolul 30 din Directiva (UE) 2018/2001.	(8) Furnizorii de combustibil de aviație pot demonstra respectarea obligației prevăzute la articolul 4 alin. (1) și (2) utilizând sistemul de echilibrare a masei menționat în Legea nr. 10/2016 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile.	Compatibil	
(7) Fără a aduce atingere aplicării articolului 12 alineatele (4) și (5), în cazul în care un furnizor de combustibil de aviație nu furnizează cotele minime stabilite în anexa I pentru o anumită perioadă de raportare, acesta completează cel puțin deficitul respectiv în perioada de raportare ulterioară. În mod excepțional, în cazul în care un furnizor de combustibil de aviație nu furnizează cotele medii de combustibili de aviație sintetici în perioada 1 ianuarie 2030-31 decembrie 2031, acesta completează cel puțin deficitul respectiv înainte de sfârșitul perioadei 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2034, iar în cazul în care un furnizor de combustibil de aviație nu furnizează cotele medii de combustibili de aviație sintetici în perioada 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2034, acesta completează cel puțin deficitul respectiv în perioada de raportare ulterioară.	(9) Fără a aduce atingere aplicării articolului 13 alin. (1) lit. c și d, în cazul în care un furnizor de combustibil de aviație nu furnizează cotele minime stabilite în anexa nr.1 pentru o anumită perioadă de raportare, acesta completează cel puțin deficitul respectiv în perioada de raportare ulterioară. În mod excepțional, în cazul în care un furnizor de combustibil de aviație nu furnizează cotele medii de combustibili de aviație sintetici în perioada 1 ianuarie 2030 - 31 decembrie 2031, acesta completează cel puțin deficitul respectiv înainte de sfârșitul perioadei 1 ianuarie 2032 - 31 decembrie 2034, iar în cazul în care un furnizor de combustibil de aviație nu furnizează cotele medii de combustibili de aviație sintetici în perioada 1 ianuarie 2032 - 31 decembrie 2034, acesta completează cel puțin deficitul respectiv în perioada de raportare ulterioară.	Compatibil	
<i>Articolul 5</i> Obligația de realimentare cu combustibil a operatorilor de aeronave	<i>Articolul 5.</i> Obligația de realimentare a operatorului aerian		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(1) Cantitatea anuală de combustibil de aviație alimentată de un anumit operator de aeronave într-un anumit aeroport din Uniune este de cel puțin 90 % din cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară.	(1) Cantitatea anuală de combustibil de aviație alimentată de un anumit operator aerian într-un anumit aeroport din Republica Moldova este de cel puțin 90 % din cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară.	Compatibil	
(2) Un operator de aeronave poate coborî sub pragul prevăzut la alineatul (1) de la prezentul articol în cazul în care acest lucru este necesar pentru a respecta normele aplicabile în materie de siguranță a combustibililor. În astfel de cazuri, operatorul de aeronave în cauză justifică în mod corespunzător autorității sau autorităților competente menționate la articolul 11 alineatul (6) și agenției coborârea sub pragul respectiv, indicând inclusiv rutele afectate. Informațiile respective se includ în raportul prevăzut la articolul 8. Cantitățile de combustibil asociate se raportează separat în conformitate cu articolul 8.	(2) Un operator aerian poate coborî sub pragul prevăzut la Articolul 5 alin. (1) în cazul în care acest lucru este necesar pentru a respecta normele aplicabile în materie de siguranță a combustibililor. În astfel de cazuri, operatorul aerian justifică în mod corespunzător AAC coborârea sub pragul respectiv, indicând inclusiv rutele afectate. Informațiile respective se includ în raportul prevăzut la Articolul 8. Cantitățile de combustibil asociate se raportează separat în conformitate cu Articolul 8.	Compatibil	
(3) În mod excepțional, un operator de aeronave poate solicita autorității competente sau autorităților competente menționate la articolul 11 alineatul (6), în cazuri justificate în mod corespunzător, o derogare temporară de la obligația prevăzută la alineatul (1) de la prezentul articol pentru zborurile de pe o anumită rută, existentă sau nouă, de mai puțin de 850 de kilometri, sau de 1 200 de kilometri pentru rute care fac legătura cu aeroporturi situate pe insule fără legături feroviare sau rutiere, cu plecare de pe un	(3) În mod excepțional, un operator aerian poate solicita AAC, în cazuri justificate în mod corespunzător, o derogare temporară de la obligația prevăzută la articolul 5, alineatul (1) pentru zborurile de pe o anumită rută, existentă sau nouă, de mai puțin de 850 de kilometri, sau de 1 200 de kilometri pentru rute care fac legătura cu aeroporturi situate pe insule fără legături feroviare sau rutiere, cu plecare de pe un aeroport din Republica Moldova. Distanța respectivă se măsoară prin metoda rutei ortodromice.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
aeroport din Uniune. Distanța respectivă se măsoară prin metoda rutei ortodromice.			
O astfel de cerere se face cu cel puțin trei luni înainte de data aplicării derogării avută în vedere și este însoțită de o justificare detaliată și adecvată. Derogarea ar trebui să fie limitată la următoarele situații:	(4) O astfel de cerere se face cu cel puțin trei luni înainte de data aplicării derogării avută în vedere și este însoțită de o justificare detaliată și adecvată. Derogarea ar trebui să fie limitată la următoarele situații:	Compatibil	
a) dificultăți operaționale grave și recurente la realimentarea cu combustibil a aeronavelor pe aeroportul din Uniune respectiv care îi împiedică pe operatorii de aeronave să efectueze într-un interval de timp rezonabil zboruri dus-întors cu efectuare în aceeași zi; sau	a) dificultăți operaționale grave și recurente la realimentarea cu combustibil a aeronavelor pe aeroportul respectiv din Republica Moldova care îi împiedică pe operatorii aerieni să efectueze într-un interval de timp rezonabil zboruri dus-întors cu efectuare în aceeași zi; sau	Compatibil	
b) dificultăți structurale legate de aprovizionarea cu combustibil de aviație generate de caracteristicile geografice ale unui anumit aeroport din Uniune, care determină prețuri semnificativ mai mari ale combustibililor de aviație în comparație cu prețurile aplicate, în medie, unor tipuri similare de combustibili de aviație în alte aeroporturi din Uniune, în special din cauza constrângerilor specifice legate de transportul combustibililor sau din cauza disponibilității limitate a combustibililor în aeroportul din Uniune respectiv, și care creează pentru operatorul de aeronave respectiv un dezavantaj concurențial semnificativ în comparație cu condițiile de piață existente în alte aeroporturi din Uniune cu caracteristici concurențiale similare.	b) dificultăți structurale legate de aprovizionarea cu combustibil de aviație generate de caracteristicile geografice ale unui anumit aeroport din Republica Moldova, care determină prețuri semnificativ mai mari ale combustibililor de aviație în comparație cu prețurile aplicate, în medie, unor tipuri similare de combustibili de aviație în alte aeroporturi din Republica Moldova, în special din cauza constrângerilor specifice legate de transportul combustibililor sau din cauza disponibilității limitate a combustibililor în aeroportul respectiv din Republica Moldova, și care creează pentru operatorul aerian respectiv un dezavantaj concurențial semnificativ în comparație cu condițiile de piață existente în alte aeroporturi din Republica Moldova cu caracteristici concurențiale similare.	Compatibil	
(4) Autoritatea competentă sau autoritățile competente evaluează cererea respectivă. În	(5) AAC evaluează cererea respectivă. În funcție de justificarea furnizată, acesta poate solicita informații suplimentare.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
funcție de justificarea furnizată, acestea pot solicita informații suplimentare.			
(5) Autoritatea competentă sau autoritățile competente iau o decizie cu privire la cererea respectivă fără întârzieri nejustificate, cel târziu cu o lună înainte de data aplicării derogării avută în vedere. În cazul în care autoritatea competentă sau autoritățile competente solicită informații suplimentare în temeiul alineatului (4), termenul pentru luarea unei decizii de către autoritatea competentă sau autoritățile competente se suspendă până la furnizarea de informații complete de către operatorul de aeronave.	(6) AAC ia o decizie cu privire la cererea respectivă fără întârzieri nejustificate, cel târziu cu o lună înainte de data aplicării derogării avută în vedere. În cazul în care AAC solicită informații suplimentare în temeiul alineatului (5) din prezentul articol, termenul pentru luarea unei decizii de AAC se suspendă până la furnizarea de informații complete de către operatorul de aeronave.	Compatibil	
Derogarea acordată are o perioadă de valabilitate limitată, care nu depășește un an, după care face obiectul unei reexaminări, la cererea operatorului de aeronave.	(7) Derogarea acordată are o perioadă de valabilitate limitată, care nu depășește un an, după care face obiectul unei reexaminări, la cererea operatorului de aerian.	Compatibil	
(6) Autoritatea competentă sau autoritățile competente iau o decizie de a accepta sau a respinge orice primă cerere de derogare depusă în temeiul alineatului (3). Neadoptarea unei astfel de decizii în termenul prevăzut la alineatul (5) nu se consideră a fi o decizie de autorizare a derogării solicitate. Neadoptarea unei decizii referitoare la o cerere de reînnoire a unei derogări existente cel târziu cu o lună înainte de data reînnoirii avută în vedere, și cu condiția ca o astfel de cerere să fie însoțită de o justificare detaliată și adecvată, se consideră a fi o decizie de autorizare pentru continuarea aplicării derogării solicitate.	(8) AAC ia o decizie de a accepta sau a respinge orice primă cerere de derogare depusă în temeiul alineatelor (2)-(4). Neadoptarea unei astfel de decizii în termenul prevăzut la alineatul 6 nu se consideră a fi o decizie de autorizare a derogării solicitate. Neadoptarea unei decizii referitoare la o cerere de reînnoire a unei derogări existente cel târziu cu o lună înainte de data reînnoirii avută în vedere, și cu condiția ca o astfel de cerere să fie însoțită de o justificare detaliată și adecvată, se consideră a fi o decizie de autorizare pentru continuarea aplicării derogării solicitate.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(7) Operatorul de aeronave are dreptul de a contesta decizia autorității competente sau a autorităților competente de respingere a cererii de derogare.	(9) Operatorul aerian are dreptul de a contesta decizia AAC de respingere a cererii de derogare.	Compatibil	
(8) Autoritatea competentă sau autoritățile competente notifică Comisiei lista derogărilor autorizate și respinse, furnizând justificările deciziilor sale și evaluările pe care se bazează acestea. Comisia publică lista derogărilor autorizate și actualizează lista respectivă cel puțin o dată pe an.	(10) AAC publică lista derogărilor autorizate și actualizează lista respectivă cel puțin o dată pe an.	Compatibil	
(9) Comisia are posibilitatea ca, fie în urma unei plângeri scrise depuse de un stat membru, un operator de aeronave, administratorul aeroportului din Uniune în cauză sau un furnizor de combustibil de aviație, fie din proprie inițiativă, după ce evaluează justificarea furnizată pentru derogarea acordată în temeiul alineatului (5) de la prezentul articol pe baza criteriilor stabilite la alineatul (3) de la prezentul articol, să adopte acte de punere în aplicare prin care să solicite autorității competente sau autorităților competente să adopte o decizie de abrogare a derogării respective de la începutul următoarei perioade de planificare orară în înțelesul articolului 2 litera (d) din Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului ⁽⁴⁾ . Dacă perioada de planificare orară respectivă începe la mai puțin de două luni de la publicarea deciziei de abrogare a derogării, decizia respectivă începe să se aplice de la începutul următoarei perioade de planificare orară. Actele de	(11) AAC poate, fie în urma unei plângeri scrise depuse de un operator aerian, entitate de administrare a aeroportului sau un furnizor de combustibil de aviație, fie din proprie inițiativă, după ce evaluează justificarea furnizată pentru derogarea acordată, să abroge derogarea respectivă de la începutul următoarei perioade de planificare orară a zborurilor pentru sezonul de vară sau de iarnă. Dacă perioada de planificare orară respectivă începe la mai puțin de două luni de la publicarea deciziei de abrogare a derogării, decizia respectivă începe să se aplice de la începutul următoarei perioade de planificare orară.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
punere în aplicare menționate se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 16 alineatul (2).			
(10) Pentru a putea adopta actele de punere în aplicare menționate la alineatul (9), Comisia poate solicita statelor membre și operatorilor de aeronave toate informațiile necesare. Statele membre și operatorii de aeronave furnizează informațiile respective fără întârzieri nejustificate. Statele membre facilitează furnizarea de informații de către operatorii de aeronave.	(12) Pentru a adopta decizia menționată la alineatul 11, AAC poate solicita operatorilor aerieni toate informațiile necesare. Operatorii aerieni furnizează informațiile respective fără întârzieri nejustificate;	Compatibil	
(11) Până la 1 septembrie 2024, Comisia adoptă orientări privind aplicarea derogărilor menționate la prezentul articol. Aceste orientări includ elemente pe care un operator de aeronave trebuie să le furnizeze pentru a justifica derogările respective.	(13) În termen de 3 luni după publicarea prezentei Legi AAC stabilește criteriile privind aplicarea derogărilor menționate în Articolul 5. Aceste criterii includ elemente pe care un operator aerian trebuie să le furnizeze pentru a justifica derogările respective.	Compatibil	
<i>Articolul 6</i> Obligațiile administratorilor aeroporturilor din Uniune de a facilita accesul la SAF	<i>Articolul 6.</i> Obligațiile entităților de administrare a aeroportului		
(1) Administratorii aeroporturilor din Uniune iau toate măsurile necesare pentru a facilita accesul operatorilor de aeronave la combustibilii de aviație care conțin cotele minime de SAF în conformitate cu prezentul regulament.	(1) Entitatea de administrare a aeroportului ia toate măsurile necesare pentru a facilita accesul operatorilor aerieni la combustibilii de aviație care conțin cotele minime de SAF în conformitate cu prezenta lege.	Compatibil	
(2) În cazul în care operatorii de aeronave raportează autorității competente sau	(2) În cazul în care operatorii aerieni raportează AAC dificultăți în obținerea pe un anumit aeroport din Republica	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
autorităților competente dificultăți în obținerea pe un anumit aeroport din Uniune a accesului la combustibili de aviație care conțin cotele minime de SAF în conformitate cu prezentul regulament, autoritatea competentă sau autoritățile competente solicită administratorului aeroportului din Uniune să furnizeze informațiile necesare pentru a dovedi respectarea alineatului (1). Administratorul aeroportului din Uniune în cauză furnizează informațiile autorității competente fără întârzieri nejustificate.	Moldova a accesului la combustibili de aviație care conțin cotele minime de SAF în conformitate cu prezenta lege, AAC solicită entității de administrare a aeroportului să furnizeze informațiile necesare pentru a dovedi respectarea alineatului (1). Entitatea de administrare a aeroportului în cauză furnizează AAC informațiile solicitate fără întârzieri nejustificate.		
(3) Autoritatea competentă sau autoritățile competente evaluează toate informațiile primite în conformitate cu alineatul (2). În cazul în care autoritatea competentă sau autoritățile competente ajung la concluzia că administratorul aeroportului din Uniune își îndeplinește obligațiile care îi revin în temeiul alineatului (1), informează Comisia și agenția în acest sens. În caz de nerespectare, autoritatea competentă sau autoritățile competente solicită administratorului aeroportului din Uniune să identifice și să ia măsurile necesare pentru a remedia lipsa accesului adecvat al operatorilor de aeronave la combustibili de aviație care conțin cotele minime de SAF, fără întârzieri nejustificate și, în orice caz, în termen de cel mult trei ani de la solicitarea autorității competente în temeiul alineatului (2).	(3) AAC evaluează toate informațiile primite în conformitate cu alineatul (2). În cazul în care AAC ajunge la concluzia că entitatea de administrare a aeroportului își îndeplinește obligațiile care îi revin în temeiul alineatului (1), informează organul central de specialitate în domeniul aviației civile despre acest fapt. În caz de nerespectare, AAC solicită entității de administrare a aeroportului să identifice și să ia măsurile necesare pentru a remedia lipsa accesului adecvat al operatorilor aerieni la combustibili de aviație care conțin cotele minime de SAF, fără întârzieri nejustificate și, în orice caz, în termen de cel mult trei ani de la solicitarea AAC în temeiul alineatului (2).	Compatibil	
(4) În scopul alineatelor (2) și (3), după caz, furnizorii de combustibil de aviație,	(4) În scopul alineatelor (2)-(3), după caz, furnizorii de combustibil de aviație, furnizorii de servicii de handling al	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
furnizorii de servicii de handling al combustibilului, operatorii de aeronave și orice altă parte vizată de dificultățile raportate furnizează administratorului aeroportului din Uniune, la cerere și fără întârzieri nejustificate, toate informațiile necesare și cooperează cu acesta pentru a identifica și a lua măsurile necesare pentru abordarea dificultăților raportate.	combustibilului, Operatorii aerieni și orice altă parte vizată de dificultățile raportate furnizează entității de administrare a aeroportului, la cerere și fără întârzieri nejustificate, toate informațiile necesare și cooperează cu acesta pentru a identifica și a lua măsurile necesare pentru abordarea dificultăților raportate.		
(5) Autoritatea competentă sau autoritățile competente transmit agenției fără întârzieri nejustificate toate informațiile relevante prevăzute la alineatele (2) și (3) de la prezentul articol pentru a-i permite să întocmească raportul tehnic menționat la articolul 13.	(5) AAC reflectă toate informațiile relevante prevăzute la alineatele (2)-(3) în raportul tehnic menționat la Articolul 13.	Compatibil	
	Capitolul III PROMOVAREA FURNIZĂRII DE HIDROGEN ȘI A ENERGIEI ELECTRICE PE AEROPORTURI		
<i>Articolul 7</i> Promovarea furnizării de hidrogen și energie electrică la aeroporturile din Uniune	<i>Articolul 7.</i> Promovarea furnizării de hidrogen și energie electrică		
(1) Administratorii aeroporturilor din Uniune, furnizorii de combustibil de aviație și furnizorii de servicii de handling al combustibilului cooperează, după caz, cu statele lor membre respective în vederea pregătirii cadrelor naționale de politici pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în aeroporturile care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului	(1) Entitatea de administrare a aeroportului, furnizorii de combustibil de aviație și furnizorii de servicii de handling al combustibilului cooperează, după caz, cu autoritățile publice respective în vederea pregătirii cadrului național de politici pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în aeroporturi.	Parțial Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(UE) 2023/1804 al Parlamentului European și al Consiliului (⁵).			
(2) Administratorii aeroporturilor din Uniune, furnizorii de combustibil de aviație și furnizorii de servicii de handling al combustibilului cooperează și depun eforturi, după caz, în conformitate cu cadrele naționale de politici menționate la alineatul (1), atunci când a fost adoptat un astfel de cadru, pentru a facilita accesul operatorilor de aeronave la hidrogen sau energie electrică utilizate în principal pentru propulsia unei aeronave și pentru a furniza infrastructura și serviciile necesare pentru livrarea, depozitarea și alimentarea cu hidrogen sau energie electrică în scopul realimentării sau al reîncărcării aeronavelor, în conformitate cu cadrele naționale de politici pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, după caz.	(2) Entitatea de administrare a aeroportului, furnizorii de combustibil de aviație și furnizorii de servicii de handling al combustibilului cooperează și depun eforturi, după caz, în conformitate cu cadrul național de politici menționat la alineatul (1), atunci când a fost adoptat un astfel de cadru, pentru a facilita accesul operatorilor aerieni la hidrogen sau energie electrică utilizate în principal pentru propulsia unei aeronave și pentru a furniza infrastructura și serviciile necesare pentru livrarea, depozitarea și alimentarea cu hidrogen sau energie electrică în scopul realimentării sau al reîncărcării aeronavelor, în conformitate cu cadrul național de politici pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, după caz.	Compatibil	
	<i>Articolul 8.</i> Raportarea		
(3) Până la 31 martie 2025 și, ulterior, o dată la doi ani, administratorii aeroporturilor din Uniune înaintează autorităților competente și agenției un raport referitor la stadiul de avansare al proiectelor existente, în ceea ce privește aeroporturile lor din Uniune respective, care urmăresc oricare dintre inițiativele menționate la alineatul (2). Raportul respectiv include informații, care sunt publice sau care pot fi făcute publice, inclusiv, după caz, previziuni privind volumele și tipul de hidrogen și de energie electrică produse și furnizate	Până la 31 martie a anului, ce urmează după primul an pe punere în aplicare a prezentei Legi și, ulterior, o dată la doi ani, entitatea de administrare a aeroportului înaintează AAC un raport referitor la stadiul de avansare al proiectelor existente, în ceea ce privește aeroporturile lor, care urmăresc oricare dintre inițiativele menționate la alineatul (2). Raportul respectiv include informații, care sunt publice sau care pot fi făcute publice, inclusiv, după caz, previziuni privind volumele și tipul de hidrogen și de energie electrică produse și furnizate operatorilor aerieni pe aeroportul din Republica Moldova, precum și planuri de instalare pentru infrastructura și serviciile	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
operatorilor de aeronave pe aeroportul din Uniune, precum și planuri de instalare pentru infrastructura și serviciile de reîncărcare și realimentare, în cazul în care sunt adoptate astfel de planuri.	de reîncărcare și realimentare, în cazul în care sunt adoptate astfel de planuri.		
	Capitolul IV OBLIGAȚII DE RAPORTARE		
<i>Articolul 8</i> Obligații de raportare pentru operatorii de aeronave	<i>Articolul 9.</i> Obligații de raportare pentru operatorii aerieni		
(1) Până la data de 31 martie a fiecărui an de raportare și pentru prima dată în 2025, operatorii de aeronave raportează autorităților competente și agenției următoarele informații referitoare la o anumită perioadă de raportare:	(1) Până la data de 31 martie a fiecărui an, ce urmează după anul de raportare, Operatorii aerieni raportează Autorității Aeronautice Civile și Agenției de Mediu următoarele informații referitoare la o anumită perioadă de raportare:	Compatibil	
a) cantitatea totală de combustibil de aviație alimentată la fiecare aeroport din Uniune, exprimată în tone;	a) Cantitatea totală de combustibil de aviație alimentată la fiecare aeroport din RM, exprimată în tone	Compatibil	
b) cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară, pentru fiecare aeroport din Uniune, exprimată în tone;	b) Cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară, pentru fiecare aeroport din RM, exprimată în tone;	Compatibil	
c) cantitatea anuală nealimentată, pentru fiecare aeroport din Uniune, care trebuie raportată ca 0 (zero) în cazul în care cantitatea nealimentată este negativă sau este mai mică ori egală cu 10 % din cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară;	c) Cantitatea anuală nealimentată, pentru fiecare aeroport din RM, care trebuie raportată ca 0 (zero) în cazul în care cantitatea nealimentată este negativă sau este mai mică ori egală cu 10 % din cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară;	Compatibil	
d) cantitatea anuală alimentată, pentru fiecare aeroport din Uniune, în vederea respectării	d) Cantitatea anuală alimentată, pentru fiecare aeroport din RM, în vederea respectării normelor aplicabile în materie de	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
normelor aplicabile în materie de siguranță a combustibililor în temeiul articolului 5 alineatul (2), exprimată în tone;	siguranță a combustibililor în temeiul Articolului 5 alineatul (2), exprimată în tone;		
e) cantitatea totală de SAF achiziționată de la furnizorii de combustibil de aviație, în scopul efectuării zborurilor lor care intră sub incidența prezentului regulament cu plecare de pe aeroporturi din Uniune, exprimată în tone;	e) Cantitatea totală de SAF achiziționată de la furnizorii de combustibil de aviație, în scopul efectuării zborurilor lor care intră sub incidența prezentei Legi cu plecare de pe aeroporturile din RM, exprimată în tone;	Compatibil	
f) pentru fiecare achiziție de SAF, numele furnizorului de combustibil de aviație, cantitatea achiziționată exprimată în tone, procesul de conversie, caracteristicile și originea materiilor prime utilizate pentru producție, precum și emisiile generate pe durata ciclului de viață ale SAF, iar în cazul în care o achiziție include tipuri diferite de SAF cu caracteristici diferite, informațiile respective se furnizează pentru fiecare tip de SAF;	f) Pentru fiecare achiziție de SAF, numele furnizorului de combustibil de aviație, cantitatea achiziționată exprimată în tone, procesul de conversie, caracteristicile și originea materiilor prime utilizate pentru producție, precum și emisiile generate pe durata ciclului de viață ale SAF, iar în cazul în care o achiziție include tipuri diferite de SAF cu caracteristici diferite, informațiile respective se furnizează pentru fiecare tip de SAF;	Compatibil	
g) totalul zborurilor efectuate care intră sub incidența prezentului regulament cu plecare de pe aeroporturi din Uniune, exprimat în număr de zboruri și în ore de zbor.	g) Totalul zborurilor efectuate care intră sub incidența prezentei legi cu plecare de pe aeroporturile din RM, exprimat în număr de zboruri și în ore de zbor;	Compatibil	
(2) Raportul este prezentat în conformitate cu modelele prevăzute în anexa II.	(2) Raportul este prezentat în conformitate cu modelele prevăzute în Anexa nr. 2.	Compatibil	
(3) Raportul este verificat de un verficator independent în conformitate cu cerințele prevăzute la articolele 14 și 15 din Directiva 2003/87/CE și în actele de punere în aplicare adoptate pe baza acesteia.	(3) Raportul este verificat de un verficator independent acreditat, în conformitate cu cerințele stabilite în Titlul VII „Verificarea” al Regulamentului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite de la instalațiile staționare și activitățile din domeniul aviației, aprobat prin HG nr. 575 din 21.08.2024.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
---------------------------	-------------------------------------	------------------------------	------------

<i>Articolul 9</i> Declararea utilizării de SAF de către operatorii de aeronave	<i>Articolul 10.</i> Declararea utilizării de SAF de către operatorii aerieni		
(1) Operatorii de aeronave nu solicită beneficii pentru utilizarea aceluiasi lot de SAF în cadrul mai multor scheme de reducere a gazelor cu efect de seră. Factorul de emisie pentru utilizarea SAF în cadrul schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii (EU ETS) este stabilit în anexa IV la Directiva 2003/87/CE sau în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul articolului 14 din directiva respectivă. Pentru alocarea de certificate în cadrul EU ETS, se aplică Directiva 2003/87/CE. Pentru alocarea de certificate rezervate pentru alimentarea cu SAF în cadrul EU ETS, se aplică articolul 3c alineatul (6) din Directiva 2003/87/CE.	(1) Operatorii aerieni nu solicită beneficii pentru utilizarea aceluiasi lot de SAF în cadrul mai multor scheme de reducere a gazelor cu efect de seră.	Compatibil	
Împreună cu raportul menționat la articolul 8, operatorii de aeronave furnizează agenției:	(2) Împreună cu raportul menționat la Articolul 9, Operatorii aerieni furnizează AAC:	Compatibil	
a) o declarație privind schemele de reducere a gazelor cu efect de seră la care participă și în cadrul cărora au posibilitatea de a raporta utilizarea de SAF;	a) O declarație privind schemele de reducere a gazelor cu efect de seră la care participă și în cadrul cărora au posibilitatea de a raporta utilizarea de SAF;	Compatibil	
b) o declarație conform căreia aceștia nu au raportat aceleași loturi de SAF în cadrul mai multor scheme de reducere a gazelor cu efect de seră; și	b) O declarație conform căreia aceștia nu au raportat aceleași loturi de SAF în cadrul mai multor scheme de reducere a gazelor cu efect de seră; și	Compatibil	
c) informații privind participarea la scheme de sprijin financiar ale Uniunii, naționale sau regionale care permit operatorilor de aeronave	c) Informații privind participarea la scheme de sprijin financiar ale RM, sau regionale care permit operatorilor aerieni să fie compensați pentru costurile SAF achiziționați, precum și	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
să fie compensați pentru costurile SAF achiziționați, precum și informații din care să reiasă dacă același lot de SAF a primit sprijin în cadrul mai multor scheme de sprijin financiar.	informații din care să reiasă dacă același lot de SAF a primit sprijin în cadrul mai multor scheme de sprijin financiar.		
(2) În scopul raportării utilizării de SAF în temeiul articolului 8 din prezentul regulament sau în cadrul unei scheme de reducere a gazelor cu efect de seră, furnizorii de combustibil de aviație transmit operatorilor de aeronave informații relevante, exacte, referitoare la perioada de raportare, în mod gratuit, cât mai curând posibil și, în orice caz, cel târziu până la data de 14 februarie a fiecărui an de raportare.	(3) În scopul raportării utilizării de SAF în temeiul Articolul 8 din prezenta lege sau în cadrul unei scheme de reducere a gazelor cu efect de seră, furnizorii de combustibil de aviație transmit operatorilor aerieni informații relevante, exacte, referitoare la perioada de raportare, în mod gratuit, cât mai curând posibil și, în orice caz, cel târziu până la data de 14 februarie a fiecărui an de raportare	Compatibil	
(3) Operatorul de aeronave poate solicita furnizorului de combustibil de aviație să îi furnizeze informațiile menționate la alineatul (2) pentru alte obligații de raportare, inclusiv cele prevăzute de legislația națională. Furnizorul de combustibili de aviație transmite informațiile respective în mod gratuit. În cazul în care cererea se referă la informații referitoare la o perioadă care s-a încheiat deja la momentul cererii, furnizorul de combustibil de aviație transmite informațiile respective în termen de 90 de zile de la data cererii respective. În cazul în care cererea se referă la informații referitoare la o perioadă de raportare care nu s-a încheiat încă în momentul cererii, operatorul de aeronave depune eforturi pentru a-și depune cererea cu cel puțin 45 de zile înainte de încheierea perioadei respective. Furnizorul de combustibili de aviație transmite	(4) Operatorul aerian poate solicita furnizorului de combustibil de aviație să îi furnizeze informațiile menționate la alineatul (3) pentru alte obligații de raportare, prevăzute de legislația națională. Furnizorul de combustibili de aviație transmite informațiile respective în mod gratuit. În cazul în care cererea se referă la informații referitoare la o perioadă care s-a încheiat deja la momentul cererii, furnizorul de combustibil de aviație transmite informațiile respective în termen de 90 de zile de la data cererii respective. În cazul în care cererea se referă la informații referitoare la o perioadă de raportare care nu s-a încheiat încă în momentul cererii, operatorul aerian depune eforturi pentru a-și depune cererea cu cel puțin 45 de zile înainte de încheierea perioadei respective. Furnizorul de combustibili de aviație transmite informațiile respective în termen de 45 de zile de la încheierea perioadei respective.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
informațiile respective în termen de 45 de zile de la încheierea perioadei respective.			
<i>Articolul 10</i> Obligații de raportare pentru furnizorii de combustibil de aviație	<i>Articolul 11.</i> Obligații de raportare pentru furnizorii de combustibil de aviație		
Până la data de 14 februarie a fiecărui an de raportare și pentru prima dată în 2025, furnizorii de combustibil de aviație raportează în baza de date a Uniunii menționată la articolul 31a din Directiva (UE) 2018/2001 următoarele informații referitoare la perioada de raportare:	(1) Până la data de 1 martie a fiecărui an, ce urmează după anul de raportare, furnizorii de combustibil de aviație raportează AAC și Agenției de Mediu pentru includerea în baza de date următoarele informații referitoare la perioada de raportare:	Compatibil	
a) cantitatea de combustibil de aviație furnizată la fiecare aeroport din Uniune, exprimată în tone;	a) Cantitatea de combustibil de aviație furnizată în fiecare aeroport din RM, exprimată în tone;	Compatibil	
b) cantitatea de SAF furnizată în fiecare aeroport din Uniune și pentru fiecare tip de SAF, astfel cum se detaliază la litera (c), exprimată în tone;	b) Cantitatea de SAF furnizată în fiecare aeroport din Republica Moldova și pentru fiecare tip de SAF, astfel cum se detaliază la prezentul articol, alineatul (1) lit. c), exprimată în tone;	Compatibil	
c) procesul de conversie, caracteristicile și originea materiilor prime utilizate pentru producție și emisiile generate pe durata ciclului de viață, pentru fiecare tip de SAF furnizat în aeroporturile din Uniune;	c) Procesul de conversie, caracteristicile și originea materiilor prime utilizate pentru producție și emisiile generate pe durata ciclului de viață, pentru fiecare tip de SAF furnizat în aeroporturile din Republica Moldova sau produși în Republica Moldova, se va efectua în baza actelor confirmative specificate pentru respectivul tip de combustibil;	Compatibil	
d) conținutul de compuși aromatici și naftaline, în procente de volum, și de sulf, în procente de masă, din combustibilul de aviație furnizat, pe lot, pe aeroport din Uniune și la nivelul Uniunii, indicând volumul și masa totală a fiecărui lot și metoda de testare aplicată pentru a măsura	d) Conținutul de compuși aromatici și naftaline, în procente de volum, și de sulf, în procente de masă, din combustibilul de aviație furnizat, pe lot, pe aeroport din Republica Moldova, indicând volumul și masa totală a fiecărui lot și metoda de testare aplicată pentru a măsura conținutul din fiecare substanță la nivel de lot, expuse conform datelor prezentate în actele de însoțire;	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
conținutul din fiecare substanță la nivel de lot;			
e) conținutul energetic al combustibilului de aviație și al SAF furnizate pe fiecare aeroport din Uniune, pentru fiecare tip de combustibil.	e) Conținutul energetic al combustibilului de aviație și al SAF furnizate pe fiecare aeroport din Republica Moldova, pentru fiecare tip de combustibil, expus conform datelor prezentate în actele de însoțire.	Compatibil	
Statele membre dispun la nivel național de cadrul juridic și administrativ necesar pentru a se asigura că informațiile introduse de furnizorii de combustibil de aviație în respectiva bază de date a Uniunii sunt exacte și au fost verificate și auditate în temeiul articolului 31a din Directiva (UE) 2018/2001.	(2) Aceste rapoarte, prezentate de furnizorii de combustibil de aviație pentru includerea în respectiva bază de date menționată la alineatul (1), urmează a fi însoțite de un raport din partea unui verficator acreditat.	Parțial Compatibil	
Agenția și autoritățile competente au acces la respectiva bază de date a Uniunii. Agenția utilizează informațiile conținute în respectiva bază de date a Uniunii, după ce informațiile au fost verificate la nivelul statelor membre în temeiul articolului 31a din Directiva (UE) 2018/2001.	(3) Autoritățile competente au acces la respectiva bază de date.	Parțial Compatibil	
	Capitolul V OBLIGAȚIILE AUTORITĂȚII COMPETENTE		
<i>Articolul 11</i> Autoritatea competentă	<i>Articolul 12.</i> Autoritatea competentă		
(1) Statele membre desemnează autoritatea competentă sau autoritățile competente responsabile cu asigurarea aplicării prezentului regulament și cu aplicarea amenzilor pentru operatorii de aeronave, administratorii aeroporturilor din Uniune și furnizorii de combustibil de aviație. Statele membre informează Comisia și agenția cu privire la identitatea autorității competente sau	(1) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, Autoritatea Aeronautică Civilă este autoritatea competentă desemnată responsabilă cu asigurarea aplicării prezentei legi și cu aplicarea amenzilor pentru operatorii aerieni, entitate de administrare a aeroportului și furnizorii de combustibil de aviație;	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
a autorităților competente pe care le-au desemnat.			
(2) Statele membre se asigură că autoritățile lor competente își exercită sarcinile de supraveghere și de asigurare a aplicării legii în mod imparțial și transparent și într-un mod independent față de operatorii de aeronave, furnizorii de combustibil de aviație și administratorii aeroporturilor din Uniune. De asemenea, statele membre se asigură că autoritățile lor competente dispun de resursele și capacitățile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor care le sunt încredințate în temeiul prezentului regulament în mod eficient și în timp util.	(2) AAC își exercită sarcinile de supraveghere și de asigurare a aplicării cadrului normativ în mod imparțial și transparent și într-un mod independent față de operatorii aerieni, furnizorii de combustibil de aviație și entitate de administrare a aeroportului din Republica Moldova. AAC dispune de resursele și capacitățile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor care-i sunt încredințate în temeiul prezentei legi în mod eficient și în timp util.	Compatibil	
(3) Comisia, agenția și autoritățile competente ale statelor membre cooperează și partajează toate informațiile relevante pentru a asigura punerea în aplicare efectivă și respectarea prezentului regulament.	(3) AAC cooperează cu alte organe de stat și partajează toate informațiile relevante pentru a asigura punerea în aplicare efectivă și respectarea prezentei legi.	Compatibil	
(4) Agenția transmite autorităților competente date agregate pentru operatorii de aeronave, pentru aeroporturile din Uniune și respectivii administratori ai aeroporturilor din Uniune și pentru furnizorii de combustibil de aviație pentru care acele autorități sunt competente în temeiul alineatelor (5), (6) și (7).	(4) AAC transmite, la solicitare, autorităților competente ale altor state, date agregate referitor la de Operatorii aerieni atribuiți statelor respective în partea ce ține de volumul de SAF alimentat pe aeroporturile din Republica Moldova.	Compatibil	
(5) Statul membru responsabil, a cărui autoritate competentă sau ale cărui autorități competente, desemnate în conformitate cu alineatul (1) de la prezentul articol, sunt responsabile pentru un anumit operator de		Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
aeronave, se stabilește în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 748/2009 al Comisiei (6). Pentru operatorii de aeronave care nu sunt atribuiți unui stat membru în regulamentul respectiv, statul membru responsabil se stabilește în conformitate cu normele prevăzute la articolul 18a din Directiva 2003/87/CE. Comisia poate sprijini statele membre în procesul de atribuire. În acest scop, Comisia poate solicita asistență din partea Eurocontrol și, în acest sens, poate încheia cu acesta orice acord necesar.			
(6) Statul membru responsabil, a cărui autoritate competentă sau ale cărei autorități competente, desemnate în conformitate cu alineatul (1), sunt responsabile pentru un anumit administrator al unui aeroport din Uniune, este stabilit pe baza jurisdicției teritoriale respective a aeroportului din Uniune.		Prevederi UE neaplicabile	
(7) Statul membru responsabil, a cărui autoritate competentă sau ale cărei autorități competente, desemnate în conformitate cu alineatul (1), sunt responsabile de un anumit furnizor de combustibil de aviație, este statul membru în care furnizorul de combustibil de aviație își are sediul principal al activității.		Prevederi UE neaplicabile	
(8) În cazul furnizorilor de combustibil de aviație care nu își au sediul principal al activității într-un stat membru, statul membru responsabil este cel în care furnizorul de combustibil de aviație a furnizat cea mai mare cantitate de combustibil de aviație în 2023 sau în primul an		Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
de furnizare a combustibilului de aviație pe piața Uniunii, luându-se în considerare anul cel mai recent.			
Un astfel de furnizor de combustibil de aviație poate înainta autorității sale competente o cerere motivată pentru a fi reatribuit unui alt stat membru în cazul în care a furnizat cea mai mare cotă a combustibilului său de aviație în statul membru respectiv în cursul celor doi ani anteriori cererii. Decizia de reatribuire se ia în termen de șase luni de la momentul cererii furnizorului de combustibil de aviație, este condiționată de acordul autorităților competente ale statului membru de reatribuire și se transmite agenției și Comisiei fără întârzieri nejustificate. Decizia se aplică de la începutul perioadei de raportare care urmează datei sale de adoptare.		Prevederi UE neaplicabile	
<i>Articolul 12</i> Asigurarea aplicării normelor	<i>Articolul 13.</i> Asigurarea aplicării normelor		
(1) Statele membre adoptă normele privind sancțiunile care se aplică în cazul nerespectării prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie efective, proporționale și cu efect de descurajare, ținând seama, în special, de natura, durata, recurența și gravitatea încălcării. Statele membre notifică normele și măsurile respective Comisiei până la 31 decembrie 2024 și îi comunică acesteia, fără întârziere, orice modificare ulterioară a acestora.	(1) AAC aplică amenzi pentru încălcarea prevederilor prezentei legi în următoarele cazuri:	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(2) Statele membre se asigură că i se aplică o amendă oricărui operator de aeronave care nu respectă obligațiile prevăzute la articolul 5. Amenda respectivă este proporțională și cu efect de descurajare și nu mai mică decât dublul rezultatului obținut prin înmulțirea prețului mediu anual al combustibilului de aviație pe tonă cu cantitatea totală anuală nealimentată. Un operator de aeronave poate fi scutit de plata unei amenzi dacă poate dovedi că nerespectarea obligațiilor prevăzute la articolul 5 a fost cauzată de circumstanțe excepționale și imprevizibile, asupra cărora nu avea control și ale căror efecte nu ar fi putut fi evitate, nici dacă s-ar fi luat toate măsurile rezonabile.	a) Oricărui operator aerian care nu respectă obligațiile prevăzute la Articolul 5, amenda respectivă este proporțională și cu efect de descurajare și nu mai mică decât dublul rezultatului obținut prin înmulțirea prețului mediu anual al combustibilului de aviație pe tonă cu cantitatea totală anuală nealimentată. Un operator aerian poate fi scutit de plata unei amenzi dacă poate dovedi că nerespectarea obligațiilor prevăzute la Articolul 5 a fost cauzată de circumstanțe excepționale și imprevizibile, asupra cărora nu avea control și ale căror efecte nu ar fi putut fi evitate, nici dacă s-ar fi luat toate măsurile rezonabile.	Compatibil	
(3) Statele membre se asigură că i se aplică o amendă oricărui administrator al unui aeroport din Uniune care nu ia măsurile necesare pentru a remedia lipsa accesului adecvat al operatorilor de aeronave la combustibili de aviație care conțin cotele minime de SAF în temeiul articolului 6 alineatul (3).	b) Oricărei entitate de administrare a aeroportului din Republica Moldova care nu ia măsurile necesare pentru a remedia lipsa accesului adecvat al operatorilor aerieni la combustibili de aviație care conțin cotele minime de SAF în temeiul Articolul 6;	Compatibil	
(4) Statele membre se asigură că i se aplică o amendă oricărui furnizor de combustibil de aviație care nu respectă obligațiile prevăzute la articolul 4 în ceea ce privește cotele minime de SAF. Amenda respectivă este proporțională și cu efect de descurajare, și nu mai mică decât dublul rezultatului obținut prin înmulțirea diferenței dintre prețul mediu anual al combustibilului de aviație convențional și cel al SAF pe tonă cu cantitatea de combustibili de aviație care nu respectă cotele minime menționate la Articolul 4 și în Anexa nr. 1.	c) Oricărui furnizor de combustibil de aviație care nu respectă obligațiile prevăzute la Articolul 4 în ceea ce privește cotele minime de SAF. Amenda respectivă este proporțională și cu efect de descurajare, și nu mai mică decât dublul rezultatului obținut prin înmulțirea diferenței dintre prețul mediu anual al combustibilului de aviație convențional și cel al SAF pe tonă cu cantitatea de combustibili de aviație care nu respectă cotele minime menționate la Articolul 4 și în Anexa nr. 1.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
aviație care nu respectă cotele minime menționate la articolul 4 și în anexa I.			
(5) Statele membre se asigură că i se aplică o amendă oricărui furnizor de combustibil de aviație care nu respectă obligațiile prevăzute la articolul 4 în ceea ce privește cotele minime de combustibili de aviație sintetici și, în perioada 1 ianuarie 2030-31 decembrie 2034, cotele medii de combustibili de aviație sintetici. Amenda respectivă este proporțională și cu efect de descurajare, și nu mai mică decât dublul rezultatului obținut prin înmulțirea diferenței dintre prețul mediu anual al combustibilului de aviație sintetic și cel al combustibilului de aviație convențional pe tonă cu cantitatea de combustibil de aviație care nu respectă cotele minime menționate la articolul 4 și în anexa I. La stabilirea amenzii referitoare la cotele medii de combustibili de aviație sintetici, statele membre iau în considerare orice amendă referitoare la cotele minime de combustibili de aviație sintetici aplicată deja furnizorului de combustibil de aviație în ceea ce privește perioada menționată la prezentul alineat, pentru a se evita dublarea sancțiunii.	d) Oricărui furnizor de combustibil de aviație care nu respectă obligațiile prevăzute la Articolul 4 în ceea ce privește cotele minime de combustibili de aviație sintetici și, în perioada 1 ianuarie 2030-31 decembrie 2034, cotele medii de combustibili de aviație sintetici. Amenda respectivă este proporțională și cu efect de descurajare, și nu mai mică decât dublul rezultatului obținut prin înmulțirea diferenței dintre prețul mediu anual al combustibilului de aviație sintetic și cel al combustibilului de aviație convențional pe tonă cu cantitatea de combustibil de aviație care nu respectă cotele minime menționate la Articolul 4 și în Anexa nr. 1. La stabilirea amenzii referitoare la cotele medii de combustibili de aviație sintetici, Republica Moldova ia în considerare orice amendă referitoare la cotele minime de combustibili de aviație sintetici aplicată deja furnizorului de combustibil de aviație în ceea ce privește perioada menționată la prezentul alineat, pentru a se evita dublarea sancțiunii.	Parțial Compatibil	
(6) Statele membre se asigură că i se aplică o amendă oricărui furnizor de combustibil de aviație despre care s-a dovedit că a furnizat informații înșelătoare sau inexacte privind caracteristicile sau originea SAF pe care i-a furnizat în conformitate cu articolul 9 alineatul (2) și cu articolul 10. Amenda respectivă este proporțională și cu efect de descurajare și nu	e) Oricărui furnizor de combustibil de aviație despre care s-a dovedit că a furnizat informații înșelătoare sau inexacte privind caracteristicile sau originea SAF pe care i-a furnizat în conformitate cu articolul 10 alin. (3) și Articolul 11. Amenda respectivă este proporțională și cu efect de descurajare și nu mai mică decât dublul rezultatului obținut prin înmulțirea diferenței dintre prețul mediu anual al combustibilului de aviație convențional și cel al SAF pe tonă cu cantitatea de	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
mai mică decât dublul rezultatului obținut prin înmulțirea diferenței dintre prețul mediu anual al combustibilului de aviație convențional și cel al SAF pe tonă cu cantitatea de combustibili de aviație în legătură cu care s-au furnizat informațiile înșelătoare sau inexacte.	combustibili de aviație în legătură cu care s-au furnizat informațiile înșelătoare sau inexacte.		
(7) În decizia de impunere a amenzilor menționate la alineatele (2), (4), (5) și (6) de la prezentul articol, autoritatea competentă sau autoritățile competente explică metodologia aplicată pentru stabilirea prețului combustibilului de aviație, al SAF și al combustibilului de aviație sintetic pe piața combustibililor de aviație din Uniune. Metodologia respectivă se bazează pe criterii verificabile și obiective, inclusiv din cel mai recent raport tehnic disponibil, menționat la articolul 13.	(2) Un operator aerian poate fi scutit de plata amenzii dacă poate dovedi că nerespectarea obligațiilor prevăzute la Articolul 5 a fost cauzată de circumstanțe excepționale și imprevizibile, asupra cărora nu avea control și ale căror efecte nu ar fi putut fi evitate, nici dacă s-ar fi luat toate măsurile rezonabile.	Compatibil	
(8) Statele membre se asigură că orice furnizor de combustibil de aviație care a acumulat un deficit în raport cu obligația prevăzută la articolul 4 în ceea ce privește cotele minime de SAF sau de combustibili de aviație sintetici într-o anumită perioadă de raportare furnizează pieței în perioada de raportare următoare o cantitate din respectivul combustibil egală cu acel deficit, în plus față de obligația sa aferentă perioadei de raportare.	(3) Orice furnizor de combustibil de aviație, care a acumulat un deficit în raport cu obligația prevăzută la Articolul 4 în ceea ce privește cotele minime de SAF sau de combustibili de aviație sintetici într-o anumită perioadă de raportare furnizează pieței în perioada de raportare următoare o cantitate din respectivul combustibil egală cu acel deficit, în plus față de obligația sa aferentă perioadei de raportare;	Compatibil	
Prin derogare de la primul paragraf, combustibililor de aviație sintetici li se aplică următoarele reguli pentru perioadele 1 ianuarie 2030-31 decembrie 2031 și 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2034:	(4) Combustibililor de aviație sintetici li se aplică următoarele reguli pentru perioadele 1 ianuarie 2030-31 decembrie 2031 și 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2034:	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
a) orice furnizor de combustibil de aviație care a acumulat un deficit în raport cu obligația prevăzută la articolul 4 în ceea ce privește cotele medii de combustibili de aviație sintetici în perioada 1 ianuarie 2030-31 decembrie 2031 furnizează pieței înainte de încheierea perioadei 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2034 o cantitate de combustibil de aviație sintetic egală cu deficitul respectiv, în plus față de obligațiile aferente perioadei respective; și	a) Orice furnizor de combustibil de aviație care a acumulat un deficit în raport cu obligația prevăzută la Articolul 4 în ceea ce privește cotele medii de combustibili de aviație sintetici în perioada 1 ianuarie 2030-31 decembrie 2031 furnizează pieței înainte de încheierea perioadei 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2034 o cantitate de combustibil de aviație sintetic egală cu deficitul respectiv, în plus față de obligațiile aferente perioadei respective; și	Compatibil	
b) orice furnizor de combustibil de aviație care a acumulat un deficit în raport cu obligația prevăzută la articolul 4 în ceea ce privește cotele medii de combustibili de aviație sintetici în perioada 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2034 furnizează pieței în perioada de raportare următoare o cantitate combustibil de aviație sintetic egală cu acel deficit, în plus față de obligația lor aferentă perioadei de raportare.	b) Orice furnizor de combustibil de aviație care a acumulat un deficit în raport cu obligația prevăzută la Articolul 4 în ceea ce privește cotele medii de combustibili de aviație sintetici în perioada 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2034 furnizează pieței în perioada de raportare următoare o cantitate combustibil de aviație sintetic egală cu acel deficit, în plus față de obligația lor aferentă perioadei de raportare.	Compatibil	
Îndeplinirea obligațiilor menționate la primul și al doilea paragraf de la prezentul alineat nu exonerează furnizorul de combustibil de aviație de obligația de a plăti amenzile stabilite la alineatele (4) și (5).	(5) Îndeplinirea obligațiilor menționate la alineatul (4) lit a), b), nu exonerează furnizorul de combustibil de aviație de obligația de a plăti amenzile stabilite la alineatul (1) lit. c) și d);	Compatibil	
(9) Statele membre dispun la nivel național de cadrul juridic și administrativ necesar pentru a asigura îndeplinirea obligațiilor și colectarea amenzilor.	(6) Guvernul va asigura cadrul juridic și administrativ necesar pentru îndeplinirea obligațiilor și colectarea amenzilor.	Compatibil	
(10) Statele membre depun eforturi pentru a se asigura că veniturile provenite din amenzi sau echivalentul în valoare financiară al acestor	(7) Guvernul va stabili mecanismul de colectare a veniturilor provenite din amenzi sau echivalentul în valoare financiară al acestor venituri. Veniturile respective se vor utiliza exclusiv	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
venituri se utilizează pentru a sprijini proiecte de cercetare și inovare în domeniul SAF, producția de SAF sau mecanisme care permit reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali.	pentru a sprijini proiecte de cercetare și inovare în domeniul SAF, producția de SAF sau mecanisme care permit reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali.		
În cazul în care aceste venituri sunt alocate bugetului general al unui stat membru, se consideră că acesta respectă dispozițiile de la primul paragraf dacă pune în aplicare politici de sprijin financiar pentru a sprijini proiecte de cercetare și inovare în domeniul SAF, producția de SAF sau proiecte care sprijină mecanisme ce permit reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali, care au o valoare echivalentă cu veniturile provenite din amenzi sau mai mare decât acestea.	(8) În cazul, în care se va stabili, că aceste venituri sunt alocate în bugetul de stat, se consideră că acesta respectă dispozițiile de la alineatul (7), dacă pune în aplicare politici de sprijin financiar pentru a sprijini proiecte de cercetare și inovare în domeniul SAF, producția de SAF sau proiecte care sprijină mecanisme ce permit reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali, care au o valoare echivalentă cu veniturile provenite din amenzi sau mai mare decât acestea.	Compatibil	
Până la 25 septembrie 2026 și, ulterior, o dată la cinci ani, statele membre publică un raport referitor la utilizarea veniturilor agregate provenite din amenzi, precum și informații privind nivelul de cheltuieli alocate proiectelor de cercetare și inovare în domeniul SAF, producției de SAF sau politicilor care sprijină mecanisme ce permit reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali.	(9) Până la 25 septembrie a anului ce urmează după primul an de raportare și, ulterior, o dată la cinci ani, AAC publică un raport referitor la utilizarea veniturilor agregate provenite din amenzi, precum și informații privind nivelul de cheltuieli alocate proiectelor de cercetare și inovare în domeniul SAF, producției de SAF sau politicilor care sprijină mecanisme ce permit reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali.	Compatibil	
<i>Articolul 13</i> Colectarea și publicarea datelor	<i>Articolul 14.</i> Colectarea și publicarea datelor		
(1) Agenția publică în fiecare an un raport tehnic pe baza rapoartelor menționate la articolele 7, 8 și 10 și îl transmite Parlamentului European și Consiliului. Raportul respectiv conține cel puțin următoarele informații:	(1) AAC publică în fiecare an un raport tehnic pe baza rapoartelor menționate la Articolele 8, 10 și 11, care conține cel puțin următoarele informații:	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
a) cantitatea agregată de SAF achiziționată de operatorii de aeronave la nivelul Uniunii, pentru a fi utilizată în scopul efectuării de zboruri care intră sub incidența prezentului regulament cu plecare de pe un aeroport din Uniune, și pentru fiecare aeroport din Uniune;	a) cantitatea agregată de SAF achiziționată de Operatorii aerieni pe aeroporturile Republicii Moldova, pentru a fi utilizată în scopul efectuării de zboruri care intră sub incidența Regulamentului, cu plecare de pe un aeroport din Republica Moldova, și pentru fiecare aeroport din Republica Moldova;	Compatibil	
b) cantitatea agregată de SAF și de combustibili de aviație sintetici furnizată la nivelul Uniunii, pentru fiecare stat membru și fiecare aeroport din Uniune. Raportul include cantitatea și tipul de materii prime utilizate la nivelul Uniunii, pentru fiecare stat membru și pentru fiecare aeroport din Uniune, precum și o analiză a capacității furnizorilor de combustibil de aviație de a respecta cotele minime definite în anexa I;	b) cantitatea agregată de SAF și de combustibili de aviație sintetici furnizată pe fiecare aeroport din Republica Moldova. Raportul include cantitatea și tipul de materii prime utilizate pentru fiecare aeroport, precum și o analiză a capacității furnizorilor de combustibil de aviație de a respecta cotele minime definite în Anexa nr. 1;	Compatibil	
c) în măsura posibilului, cantitatea de SAF furnizată în țările terțe cu care Uniunea sau Uniunea și statele sale membre au încheiat un acord care reglementează prestarea de servicii aeriene, precum și în alte țări terțe, în cazul în care aceste informații sunt publice;	c) în măsura posibilului, cantitatea de SAF furnizată în alte țări cu care Republica Moldova a încheiat un acord care reglementează prestarea de servicii aeriene, precum și în alte țări, în cazul în care aceste informații sunt publice;	Compatibil	
d) situația pieței, inclusiv informații privind prețurile, precum și tendințele producției și utilizării de SAF în Uniune și pentru fiecare stat membru și, în măsura posibilului, în țările terțe cu care Uniunea sau Uniunea și statele sale membre au încheiat un acord care reglementează prestarea de servicii aeriene, precum și în alte țări terțe, inclusiv informații privind evoluția diferenței de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali;	d) situația pieței, inclusiv informații privind prețurile, precum și tendințele producției și utilizării de SAF în Republica Moldova, inclusiv informații privind evoluția diferenței de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali;	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
e) nivelul de respectare de către administratorul aeroportului din Uniune pentru fiecare aeroport, în ceea ce privește obligațiile prevăzute la articolul 6;	e) nivelul de respectare de către entitatea de administrare a aeroportului din Republica Moldova, în ceea ce privește obligațiile prevăzute la Articolul 6;	Compatibil	
f) nivelul de respectare de către fiecare operator de aeronave și fiecare furnizor de combustibil de aviație care are o obligație în temeiul prezentului regulament în perioada de raportare;	f) nivelul de respectare de către fiecare operator aerian și fiecare furnizor de combustibil de aviație care are o obligație în temeiul prezentei legi în perioada de raportare;	Compatibil	
g) originea și caracteristicile tuturor SAF și caracteristicile de durabilitate ale hidrogenului pentru aviație achiziționați de operatorii de aeronave pentru a fi utilizați în scopul efectuării de zboruri care intră sub incidența prezentului regulament cu plecare de pe aeroporturi din Uniune;	g) originea și caracteristicile tuturor SAF și caracteristicile de durabilitate ale hidrogenului pentru aviație achiziționați de Operatorii aerieni pentru a fi utilizați în scopul efectuării de zboruri care intră sub incidența prezentei legi cu plecare de pe aeroporturile din Republica Moldova;	Compatibil	
h) conținutul total mediu de compuși aromatici și naftaline, în procente de volum, și de sulf, în procente de masă, din combustibilul de aviație furnizat, pe aeroport din Uniune și la nivelul Uniunii;	h) conținutul total mediu de compuși aromatici și naftaline, în procente de volum, și de sulf, în procente de masă, din combustibilul de aviație furnizat, pe aeroporturile din Republica Moldova;	Compatibil	
i) stadiul de avansare al proiectelor de la aeroporturile din Uniune care urmăresc inițiative precum cele menționate la articolul 7 alineatul (3).	i) stadiul de avansare al proiectelor de la aeroporturile din Republica Moldova care urmăresc inițiative precum cele menționate la articolul 7 alineatul 3;	Compatibil	
(2) Agenția poate consulta experții statelor membre atunci când întocmesc raportul respectiv.	(2) AAC poate consulta experți atunci când întocmește raportul respectiv.	Compatibil	
	Capitolul VI ETICHETARE DE MEDIU ȘI MECANISME DE FLEXIBILITATE		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
---------------------------	-------------------------------------	------------------------------	------------

<i>Articolul 14</i> Sistemul de etichetare de mediu	<i>Articolul 15.</i> Mecanismul de emitere a etichetelor		
(1) Se instituie un sistem voluntar de etichetare de mediu care permite măsurarea performanței de mediu a zborurilor.	(1) Guvernul va institui un mecanism cu privire la sistemul voluntar de etichetare de mediu care permite măsurarea performanței de mediu a zborurilor.	Compatibil	
(2) Etichetele emise în temeiul prezentului articol se aplică operatorilor de aeronave care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament pentru zboruri care intră sub incidența prezentului regulament cu plecare de pe aeroporturi din Uniune. În cazul în care un operator de aeronave solicită emiterea unei etichete în temeiul prezentului articol, acesta solicită o astfel de etichetă pentru toate zborurile sale care intră sub incidența prezentului regulament cu plecare de pe aeroporturi din Uniune.	(2) Etichetele emise în temeiul prezentului Articol se aplică operatorilor aerieni care intră în domeniul de aplicare a prezentei legi pentru zboruri care intră sub incidența prezentei legi cu plecare de pe aeroporturile din Republica Moldova. În cazul în care un operator aerian solicită emiterea unei etichete în temeiul prezentului Articol, acesta solicită o astfel de etichetă pentru toate zborurile sale care cad sub incidența prezentei legi cu plecare de pe aeroporturile din Republica Moldova.	Compatibil	
Operatorii de aeronave pot solicita emiterea de etichete în temeiul prezentului articol și pentru zborurile lor care intră sub incidența prezentului regulament cu sosire pe aeroporturi din Uniune. În cazul în care un operator de aeronave solicită emiterea unei etichete în temeiul prezentului alineat, acesta solicită o astfel de etichetă pentru toate zborurile sale cu sosire pe aeroporturi din Uniune.	(3) Operatorii aerieni pot solicita emiterea de etichete în temeiul prezentului Articol și pentru zborurile lor care cad sub incidența prezentei legi cu sosire pe aeroporturile din Republica Moldova. În cazul în care un operator aerian solicită emiterea unei etichete în temeiul prezentului Articol, acesta solicită o astfel de etichetă pentru toate zborurile sale cu sosire pe aeroporturile din Republica Moldova.	Compatibil	
(3) Etichetele emise în temeiul prezentului articol certifică nivelul performanței de mediu a unui zbor pe baza informațiilor menționate la al doilea paragraf de la prezentul alineat. Nivelul performanței de mediu a unui zbor se determină pe baza performanței de mediu medii a zborurilor efectuate de un anumit	(4) Etichetele emise în temeiul prezentului Articol certifică nivelul performanței de mediu a unui zbor pe baza informațiilor menționate la prezentul Articol. Nivelul performanței de mediu a unui zbor se determină pe baza mărimii medii a performanței de mediu la zborurile efectuate de un anumit operator aerian pe o anumită rută pentru perioada	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
operator de aeronave pe o anumită rută pentru perioada de planificare orară anterioară corespunzătoare în înțelesul articolului 2 litera (d) din Regulamentul (CEE) nr. 95/93.	de planificare orară (sezonul de vară/iarnă) anterioară corespunzătoare.		
Etichetele emise în temeiul prezentului articol constau în următoarele informații:	(5) Etichetele emise în temeiul prezentului Articol constau în următoarele informații:	Compatibil	
a) amprenta de carbon preconizată pe pasager, exprimată în indicatori precum în kilograme de CO ₂ pe pasager, pentru perioada de valabilitate a etichetei;	a) Amprenta de carbon preconizată pe pasager, exprimată în indicatori precum în kilograme de CO ₂ pe pasager, pentru perioada de valabilitate a etichetei;	Compatibil	
b) eficiența preconizată a emisiilor de CO ₂ pe kilometru, exprimată în indicatori precum în grame de CO ₂ pe pasager pe kilometru, pentru perioada de valabilitate a etichetei.	b) Eficiența preconizată a emisiilor de CO ₂ pe kilometru, exprimată în indicatori precum în grame de CO ₂ pe pasager pe kilometru, pentru perioada de valabilitate a etichetei;	Compatibil	
(4) Amprenta de carbon preconizată pe pasager și eficiența preconizată a emisiilor de CO ₂ pe kilometru ale unui zbor sunt determinate de agenție cu ajutorul unei metodologii standardizate și bazate pe date științifice, precum și cu ajutorul informațiilor furnizate de operatorii de aeronave cu privire la toți factorii următori sau la unii dintre aceștia:	(6) Amprenta de carbon preconizată pe pasager și eficiența preconizată a emisiilor de CO ₂ pe kilometru ale unui zbor sunt determinate în baza unei metodologii standardizate și bazate pe date științifice, precum și cu ajutorul informațiilor furnizate de Operatorii aerieni cu privire la toți factorii următori sau la unii dintre aceștia:	Compatibil	
a) tipurile de aeronave, numărul mediu de pasageri și încărcăturile de marfă, însoțite, atunci când este necesar, de estimări de factori precum factorii de încărcare medii pentru ruta specificată pentru o anumită perioadă de timp; și	a) Tipurile de aeronave, numărul mediu de pasageri și încărcăturile de marfă, însoțite, atunci când este necesar, de estimări de factori precum factorii de încărcare medii pentru ruta specificată pentru o anumită perioadă de timp; și	Compatibil	
b) performanța combustibilului utilizat pentru zborurile efectuate de operatorul de aeronave	b) Performanța combustibilului utilizat pentru zborurile efectuate de operatorul aerian pe baza gradului de utilizare a	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
pe baza gradului de utilizare a combustibilului și utilizând indicatori precum cantitatea totală de SAF cu care s-a alimentat, procentul din consumul total de combustibil, calitatea și originea, compoziția și emisiile generate pe durata ciclului de viață de utilizarea combustibilului, calculată pentru zborurile respective.	combustibilului și utilizând indicatori precum cantitatea totală de SAF cu care s-a alimentat, procentul din consumul total de combustibil, calitatea și originea, compoziția și emisiile generate pe durata ciclului de viață de utilizarea combustibilului, calculată pentru zborurile respective.		
(5) Etichetele emise în temeiul prezentului articol sunt valabile pentru o perioadă limitată care nu depășește un an, specificată în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (11) litera (c). Perioada de valabilitate a etichetei este afișată în mod clar de către operatorul de aeronave împreună cu eticheta.	(7) Etichetele emise în temeiul prezentului Articol sunt valabile pentru o perioadă limitată care nu depășește un an, specificată în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (17) lit. c). Perioada de valabilitate a etichetei este afișată în mod clar de către operatorul aerian împreună cu eticheta.	Compatibil	
(6) Agenția emite etichete la cererea unui operator de aeronave pentru fiecare zbor sau set de zboruri efectuate în aceleași condiții, pe baza informațiilor menționate la alineatul (3), precum și a metodologiei standardizate și bazate pe date științifice și a factorilor menționați la alineatul (4).	(8) Etichetele, se oferă la cererea unui operator aerian pentru fiecare zbor sau set de zboruri efectuate în aceleași condiții, pe baza informațiilor menționate la alineatele (4) și (5), precum și a metodologiei standardizate și bazate pe date științifice și a factorilor menționați la alineatul (6). Etichetele se emit de către Organul numit de către Guvern.	Compatibil	
Agenția poate solicita operatorului de aeronave să furnizeze informații suplimentare necesare pentru emiterea etichetei.	(9) Organul numit de către Guvern poate solicita operatorului aerian să furnizeze informații suplimentare necesare pentru emiterea etichetei.	Compatibil	
În cazul în care operatorul de aeronave nu prezintă toate informațiile necesare pentru ca agenția să emită eticheta solicitată, agenția respinge cererea.	(10) În cazul în care operatorul aerian nu prezintă toate informațiile necesare pentru ca Organul numit de către Guvern să emită eticheta solicitată, acesta respinge cererea.	Compatibil	
Operatorul de aeronave poate depune o contestație împotriva deciziilor agenției luate în temeiul prezentului alineat și al alineatului (7) de la prezentul articol.	(11) Operatorul aerian poate depune o contestație împotriva deciziilor Organului numit de către Guvern luate în temeiul alineatului (12). Această contestație este înaintată comisiei pentru soluționarea contestațiilor. Orice decizie luată de	Parțial Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
Această contestație este înaintată comisiei pentru soluționarea contestațiilor menționată la articolul 105 din Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului (⁷) în termen de 10 zile de la notificarea deciziei. Se aplică articolele 106 și 107, articolul 108 alineatele (2) și (3) și articolele 111, 112, 113 și 114 din Regulamentul (UE) 2018/1139. Orice decizie luată de agenție în temeiul prezentului alineat se ia fără întârzieri nejustificate.	Organul numit de Guvern în temeiul prezentului punct se ia fără întârzieri nejustificate.		
(7) Agenția analizează periodic dacă s-au modificat factorii pe baza cărora a fost emisă o etichetă pentru fiecare zbor sau set de zboruri efectuate în aceleași condiții. În cazul în care agenția concluzionează că o etichetă nu mai este adecvată, aceasta, după ce oferă operatorului posibilitatea de a fi audiat, revocă eticheta existentă sau emite o etichetă nouă. Agenția informează operatorul de aeronave cu privire la decizia sa.	(12) Organul numit de Guvern analizează periodic dacă s-au modificat factorii pe baza cărora a fost emisă o etichetă pentru fiecare zbor sau set de zboruri efectuate în aceleași condiții. În cazul în care se stabilește că o etichetă nu mai este adecvată, aceasta, după ce oferă operatorului posibilitatea de a fi audiat, revocă eticheta existentă sau emite o etichetă nouă. Organul numit de Guvern informează operatorul aerian cu privire la decizia sa.	Compatibil	
Operatorul de aeronave ajustează afișarea etichetei în mod corespunzător fără întârziere.	(13) Operatorul aerian ajustează afișarea etichetei în mod corespunzător fără întârziere.	Compatibil	
(8) Operatorii de aeronave cărora li s-a acordat o etichetă în temeiul alineatului (6) afișează eticheta care conține informațiile menționate la alineatul (3) al doilea paragraf. Eticheta este ușor accesibilă și inteligibilă. Aceasta este prezentată într-un mod care să permită clienților să compare cu ușurință performanța de mediu a zborurilor efectuate de operatori de aeronave diferiți care zboară pe aceeași rută. În cazul în care un operator de aeronave afișează eticheta la un punct de vânzare sau în orice alt contact cu clienții, el face acest lucru	(14) Operatorii aerieni cărora li s-a acordat o etichetă în temeiul alineatelor (8)-(11) afișează eticheta care conține informațiile menționate la alineatul (4). Eticheta este ușor accesibilă și clară. Aceasta este prezentată într-un mod care să permită clienților să compare cu ușurință performanța de mediu a zborurilor efectuate de operatori aerieni diferiți care zboară pe aceeași rută. În cazul în care un operator aerian afișează eticheta la un punct de vânzare sau în orice alt contact cu clienții, el face acest lucru pentru toate zborurile care intră în domeniul de aplicare a prezentei legi.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
pentru toate zborurile care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament.			
(9) Pentru a finanța costurile serviciului prestat de agenție, emiterea unei etichete la cererea unui operator de aeronave este condiționată de plata unui tarif. Veniturile generate de astfel de tarife constituie alte venituri în înțelesul articolului 120 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139 și sunt tratate ca venituri alocate care urmează să fie alocate de agenție pentru a acoperi costurile respective. Se aplică articolul 126 alineatele (2) și (3) din Regulamentul (UE) 2018/1139. Cuantumul tarifului se stabilește în temeiul articolului 126 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2018/1139.	(15) Pentru a finanța costurile serviciului prestat de Organul numit de Guvern, emiterea unei etichete la cererea unui operator aerian este condiționată de plata unui tarif. Veniturile generate de astfel de tarife constituie alte venituri și se gestionează de Organul numit de Guvern. Cuantumul tarifului se stabilește de Organul numit de Guvern în mărimea, ce asigură acoperirea costurilor adiacente.	Compatibil	
(10) Ca parte a sarcinilor sale în domeniul protecției mediului, astfel cum se prevede la articolul 87 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2018/1139, agenția contribuie la sensibilizarea cu privire la existența sistemului de etichetare stabilit prin prezentul articol.	(16) Ca parte a sarcinilor sale în domeniul protecției mediului, astfel cum se prevede la articolul 21 din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017, Guvernul contribuie la sensibilizarea cu privire la existența sistemului de etichetare stabilit prin prezentul Articol.	Compatibil	
(11) Pentru a asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea normelor prevăzute la prezentul articol, Comisia adoptă, până la 1 ianuarie 2025, acte de punere în aplicare de stabilire a unor dispoziții detaliate privind:	(17) Pentru a asigura punerea în aplicare și respectarea normelor prevăzute la prezentul Articol, Guvernul va adopta Regulamentul, care va cuprinde următoarele:	Compatibil	
a) metodologia standardizată și bazată pe date științifice menționată la alineatul (4), care se bazează pe cele mai bune date științifice disponibile, în special datele furnizate de agenție, și care include metodologia de	a) metodologia standardizată și bazată pe date științifice menționată la alineatul (6), care se bazează pe cele mai bune date științifice disponibile, care include metodologia de utilizare a estimărilor menționate la alineatul (6), lit. a);	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
utilizare a estimărilor menționate la alineatul (4) litera (a);			
b) procedura prin care operatorii de aeronave trebuie să furnizeze agenției informațiile relevante pentru emiterea unei etichete și procedura prin care agenția emite eticheta respectivă, inclusiv termenul până la care agenția trebuie să ia o decizie în temeiul alineatului (6);	b) procedura prin care Operatorii aerieni trebuie să furnizeze Organului numit de Guvern informațiile relevante pentru emiterea unei etichete și procedura prin care Organul numit de Guvern emite eticheta respectivă, inclusiv termenul până la care Organul numit de Guvern trebuie să ia o decizie în temeiul alineatelor (8)-(11);	Compatibil	
c) durata de valabilitate a etichetelor emise în temeiul prezentului articol, care să nu depășească un an;	c) durata de valabilitate a etichetelor emise în temeiul alineatului (17), care să nu depășească un an;	Compatibil	
d) condițiile în care agenția trebuie să efectueze analiza menționată la alineatul (7);	d) condițiile în care Organul numit de Guvern trebuie să efectueze analiza menționată la alineatul (12);	Compatibil	
e) procedura menționată la alineatul (7) prin care agenția poate fie să revoce etichetele existente, fie să emită o etichetă nouă;	e) procedura menționată la alineatul (12) prin care Organul numit de Guvern poate fie să revoce etichetele existente, fie să emită o etichetă nouă;	Compatibil	
f) modelele pentru afișarea etichetelor emise în temeiul prezentului articol;	f) modelele pentru afișarea etichetelor emise în temeiul prezentului Articol;	Compatibil	
g) asigurarea unui acces facil la toate etichetele emise într-un format care poate fi citit automat;	g) asigurarea unui acces facil la toate etichetele emise într-un format care poate fi citit automat;	Compatibil	
h) posibilitatea și condițiile în care operatorii de aeronave pot afișa, fără a utiliza o etichetă în conformitate cu prezentul articol, orice informații privind performanța de mediu similare cu cele menționate la alineatul (3) pentru zborurile cu plecare de pe aeroporturi din Uniune.	h) posibilitatea și condițiile în care Operatorii aerieni pot afișa, fără a utiliza o etichetă în conformitate cu prezentul Articol, orice informații privind performanța de mediu similare cu cele menționate la articolul 14, alineatul 2, pentru zborurile cu plecare de pe aeroporturi din Republica Moldova.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 16 alineatul (3).		Prevederi UE neaplicabile	
(12) Până la 1 iulie 2027, Comisia identifică și evaluează evoluțiile privind funcționarea sistemului de etichetare instituit prin prezentul articol, precum și îmbunătățirile care pot fi aduse unui astfel de sistem sau eventualele măsuri suplimentare care pot fi luate, în special în vederea instituirii unui sistem obligatoriu de etichetare de mediu care să cuprindă toate aspectele performanței de mediu a zborului sau a setului de zboruri și diferitele măsuri de decarbonizare pe care operatorii de aeronave le iau, în deplină conformitate cu dreptul Uniunii. Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport cu principalele constatări ale evaluării efectuate în temeiul prezentului alineat. După caz, raportul poate fi însoțit de o propunere legislativă.	(18) După primul an de raportare, Organul numit de Guvern identifică și evaluează evoluțiile privind funcționarea sistemului de etichetare instituit prin prezentul Articol, precum și îmbunătățirile care pot fi aduse unui astfel de sistem sau eventualele măsuri suplimentare care pot fi luate, în special în vederea instituirii unui sistem obligatoriu de etichetare de mediu care să cuprindă toate aspectele performanței de mediu a zborului sau a setului de zboruri și diferitele măsuri de decarbonizare pe care Operatorii aerieni le iau. După caz, Guvernul va interveni cu o propunere legislativă.	Compatibil	
<i>Articolul 15</i> Mecanisme de flexibilitate	<i>Articolul 16.</i> Derogări		
(1) Prin derogare de la articolul 4 alineatul (1), pentru fiecare perioadă de raportare cuprinsă între 1 ianuarie 2025 și 31 decembrie 2034, un furnizor de combustibil de aviație poate furniza cotele minime de SAF stabilite în anexa I ca medie ponderată pentru toți combustibilii de aviație pe care i-a furnizat în toate aeroporturile din Uniune pentru perioada de raportare respectivă.	(1) Prin derogare de la articolul 6, alineatul 5, pentru fiecare perioadă de raportare până la 31 decembrie 2034, un furnizor de combustibil de aviație poate furniza cotele minime de SAF stabilite în anexa I ca medie ponderată pentru toți combustibilii de aviație pe care i-a furnizat în toate aeroporturile din Republica Moldova pentru perioada de raportare respectivă.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(2) Până la 1 iulie 2024, Comisia identifică și evaluează evoluțiile în ceea ce privește producția și furnizarea de SAF pe piața combustibililor de aviație din Uniune, precum și îmbunătățirile care pot fi aduse mecanismului existent de flexibilitate privind SAF menționat la alineatul (1) sau eventualele măsuri suplimentare care pot fi luate, cum ar fi instituirea sau recunoașterea unui sistem de comercializare a SAF pentru a permite aprovizionarea cu combustibil în Uniune fără a fi conectat fizic la un loc de aprovizionare, cu scopul de a facilita și mai mult furnizarea și utilizarea de SAF pentru aviație în cursul perioadei de flexibilitate.	(2) Până la 1 septembrie 2027, Guvernul identifică și evaluează evoluțiile în ceea ce privește producția și furnizarea de SAF pe piața combustibililor de aviație din Republica Moldova, precum și îmbunătățirile care pot fi aduse mecanismului existent de flexibilitate privind SAF menționat la alin. (1) sau eventualele măsuri suplimentare care pot fi luate, cum ar fi instituirea sau recunoașterea unui sistem de comercializare a SAF pentru a permite aprovizionarea cu combustibil în Republica Moldova fără a fi conectat fizic la un loc de aprovizionare, cu scopul de a facilita și mai mult furnizarea și utilizarea de SAF pentru aviație în cursul perioadei de flexibilitate.	Compatibil	
Un astfel de posibil sistem, care încorporează elemente ale unui sistem de certificate negociabile, ar putea permite operatorilor de aeronave sau furnizorilor de combustibili, ori ambilor, să achiziționeze SAF prin acorduri contractuale cu furnizorii de combustibil de aviație și să declare utilizarea de SAF în aeroporturi din Uniune.	(3) Un astfel de sistem, care va încorpora elemente ale unui sistem de certificate negociabile, va permite operatorilor aerieni și/sau furnizorilor de combustibili să achiziționeze SAF prin acorduri contractuale cu furnizorii de combustibil de aviație și să declare utilizarea de SAF în aeroporturile din Republica Moldova.	Compatibil	
Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport precizând principalele constatări ale evaluării efectuate în temeiul prezentului alineat, însoțit, după caz, de o propunere legislativă.	(4) Guvernul va prezenta un raport precizând principalele constatări ale evaluării efectuate în temeiul articolului 14-15, și după caz, vor interveni cu o propunere legislativă.	Compatibil	
<i>Articolul 16</i> Procedura comitetului			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(1) Comisia este asistată de Comitetul ReFuelEU în domeniul aviației, denumit în continuare „comitetul”. Acesta reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.		Prevederi UE neaplicabile	
(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.		Prevederi UE neaplicabile	
(3) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.		Prevederi UE neaplicabile	
	Capitolul VII DISPOZIȚII FINALE ȘI TRANZITORII		
<i>Articolul 17</i> Rapoarte și examinări	<i>Articolul 17.</i> Raportarea		
(1) Până la 1 ianuarie 2027 și, ulterior, la fiecare patru ani, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea prezentului regulament.	(1) Până la finele anului, ce urmează după primul an de raportare și, ulterior, la fiecare patru ani, Guvernul va prezenta un raport privind aplicarea prezentei legi.	Compatibil	
(2) Raportul conține o evaluare detaliată a evoluției pieței combustibililor de aviație și a impactului acestei evoluții asupra funcționării pieței interne a aviației din Uniune, inclusiv asupra competitivității și conectivității, în special pentru insule și teritoriile îndepărtate, precum și asupra raportului cost-eficacitate al reducerii emisiilor generate pe durata ciclului de	(2) Raportul va conține o evaluare detaliată a evoluției pieței combustibililor de aviație și a impactului acestei evoluții asupra funcționării pieței interne a aviației, inclusiv asupra competitivității, precum și asupra raportului cost-eficacitate al reducerii emisiilor generate pe durata ciclului de viață. Raportul va evalua, de asemenea, necesitățile în materie de investiții, ocupare a forței de muncă și formare, precum și de cercetare și inovare în domeniul SAF. Raportul va prezenta, de asemenea, informații cu privire la progresele tehnologice din	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
viață. Raportul evaluează, de asemenea, necesitățile în materie de investiții, ocupare a forței de muncă și formare, precum și de cercetare și inovare în domeniul SAF. Raportul prezintă, în plus, informații cu privire la progresele tehnologice din domeniul cercetării și inovării în industria aviației care sunt relevante pentru SAF, inclusiv în ceea ce privește reducerea altor emisii decât cele de CO₂ sau tehnologiile de captare directă a aerului.	domeniul cercetării și inovării în industria aviației care sunt relevante pentru SAF, inclusiv în ceea ce privește reducerea altor emisii decât cele de CO₂ sau tehnologiile de captare directă a aerului.		
(3) Raportul evaluează eventuala necesitate de a revizui domeniul de aplicare al prezentului regulament, definiția SAF, combustibilii eligibili și cotele minime prevăzute la articolul 4 și în anexa I, precum și nivelul amenzilor. Raportul evaluează eventuala extindere a domeniului de aplicare al prezentului regulament pentru a include alte surse de energie și alte tipuri de combustibili sintetici definiți în Directiva (UE) 2018/2001, ținând seama în mod corespunzător de principiul neutralității tehnologice. Raportul evaluează, de asemenea, inițiative, îmbunătățiri și măsuri suplimentare menite să faciliteze și să promoveze în continuare o aprovizionare și o utilizare sporită a combustibililor de aviație care nu sunt de substituție, precum și a serviciilor, infrastructurii și tehnologiilor conexe, în concordanță cu obiectivul de decarbonizare a transportului aerian,	(3) Raportul va evalua eventuala necesitate de a revizui domeniul de aplicare al prezentei legi, definiția SAF, combustibilii eligibili și cotele minime prevăzute la Articolul 4 și în Anexa I, precum și nivelul amenzilor. Raportul va evalua eventuala extindere a domeniului de aplicare a prezentei legi pentru a include alte surse de energie și alte tipuri de combustibili sintetici, ținând seama în mod corespunzător de principiul neutralității tehnologice. Raportul va evalua, de asemenea, inițiative, îmbunătățiri și măsuri suplimentare menite să faciliteze și să promoveze în continuare o aprovizionare și o utilizare sporită a combustibililor de aviație care nu sunt de substituție, precum și a serviciilor, infrastructurii și tehnologiilor conexe, în concordanță cu obiectivul de decarbonizare a transportului aerian, menținându-se în același timp condiții de concurență echitabile.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
menținându-se în același timp condiții de concurență echitabile.			
(4) Raportul are în vedere eventuala includere a unor mecanisme de sprijinire a producției și a alimentării cu SAF, inclusiv colectarea și utilizarea de fonduri, precum și de limitare a efectelor negative ale prezentului regulament asupra conectivității și competitivității. Raportul analizează dacă aceste mecanisme ar trebui să includă mecanisme financiare sau de alt fel care să permită reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali.	(4) Raportul va avea în vedere eventuala includere a unor mecanisme de sprijinire a producției și a alimentării cu SAF, inclusiv propuneri de colectare și utilizare de fonduri, precum și de limitare a efectelor negative ale prezentei legi asupra competitivității. Raportul va analiza dacă aceste mecanisme ar trebui să includă mecanisme financiare sau de alt fel, care să permită reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali.	Compatibil	
(5) Raportul evaluează impactul derogărilor acordate în temeiul articolului 5 asupra funcționării pieței interne a aviației.	(5) Raportul va evalua impactul derogărilor acordate în temeiul Articolului 5 asupra funcționării pieței interne a aviației.	Compatibil	
În măsura posibilului, raportul include informații privind evoluțiile în materie de politici din țările terțe relevante, inclusiv în contextul acordurilor lor multilaterale și bilaterale cu Uniunea sau cu Uniunea și statele sale membre, precum și privind elaborarea la nivelul OACI a unui potențial cadru de politică pentru aprovizionarea și alimentarea cu SAF.	(6) În măsura posibilului, raportul va include informații privind evoluțiile în materie de politici din alte țări, inclusiv în contextul acordurilor multilaterale și bilaterale dintre Republica Moldova și alte țări, precum și elaborarea la nivelul Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) a unui potențial cadru de politică pentru aprovizionarea și alimentarea cu SAF.	Compatibil	
Raportul evaluează competitivitatea transportatorilor aerieni și a nodurilor aeroportuare din Uniune în comparație cu concurenții lor din țările terțe relevante, precum și posibila redirecționare, în special prin reorientarea traficului către nodurile aeroportuare din țări terțe, care conduce la relocarea emisiilor de dioxid de carbon. În special, în absența unui	(7) Raportul va evalua competitivitatea transportatorilor aerieni naționali în comparație cu concurenții lor din alte țări.	Parțial compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
sistem obligatoriu la nivel internațional privind utilizarea SAF pentru zboruri internaționale cu un nivel de ambiție similar cu cel al cerințelor prevăzute în prezentul regulament sau al unor mecanisme dezvoltate la nivel internațional care permit evitarea riscului relocalizării emisiilor de dioxid de carbon și al denaturării concurenței în sectorul aviației internaționale, Comisia are în vedere, până la 31 decembrie 2026, acolo unde este cazul, mecanisme specifice care vizează prevenirea acestor efecte, inclusiv, dacă este cazul, extinderea la aviația internațională a mecanismului de ajustare a carbonului la frontieră instituit prin Regulamentul (UE) 2023/956 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁸⁾, precum și alte tipuri de măsuri care țin seama de faptul că destinația finală a operațiunii de transport aerian se află în afara teritoriului Uniunii.			
(6) Raportul conține informații detaliate privind asigurarea aplicării prezentului regulament. Raportul analizează dacă prezentul regulament ar trebui să fie modificat și, după caz, ce modificări ar trebui avute în vedere, în conformitate cu un potențial cadru de politică la nivelul OACI privind utilizarea SAF.	(8) Raportul va conține informații detaliate privind asigurarea aplicării prezentei legi. Raportul va analiza dacă prezenta lege ar trebui să fie modificată și, după caz, ce modificări ar trebui avute în vedere, în conformitate cu un potențial cadru de politică la nivelul OACI privind utilizarea SAF.	Compatibil	
În cadrul primului raport prezentat Parlamentului European și Consiliului sau al unui raport de sine stătător prezentat mai devreme, Comisia evaluează posibile măsuri de optimizare a conținutului combustibililor în cazul combustibililor de aviație.	(9) În cadrul primului raport elaborat Guvernul va evalua posibile măsuri de optimizare a conținutului combustibililor de aviație.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(7) Comisia poate consulta statele membre în momentul întocmirii raportului, cu cel puțin șase luni înainte de adoptarea acestuia.		Prevederi UE neaplicabile	
<i>Articolul 18</i> Intrarea în vigoare	<i>Articolul 18</i> Intrarea în vigoare		
Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în <i>Jurnalul Oficial al Uniunii Europene</i> .	Prezenta lege intră în vigoare peste 18 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.		
Se aplică de la 1 ianuarie 2024.			
Cu toate acestea, articolele 4, 5, 6, 8 și 10 se aplică de la 1 ianuarie 2025.			
Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.			
<i>ANEXA I</i> Cote de SAF menționate la articolul 4	<i>Anexa nr.1</i> la legea privind condițiile de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil, ReFuelEU în domeniul aviației	Compatibil	
a) De la 1 ianuarie 2025, în fiecare an o cotă minimă de 2 % SAF;	a) De la 1 ianuarie 2028, în fiecare an o cotă minimă de 2 % SAF;	Compatibil	
b) De la 1 ianuarie 2030, în fiecare an o cotă minimă de 6 % SAF, din care:	b)De la 1 ianuarie 2030, în fiecare an o cotă minimă de 6 % SAF, din care:	Compatibil	
(i) pentru perioada 1 ianuarie 2030-31 decembrie 2031, o cotă medie aferentă perioadei de 1,2 % combustibili de aviație sintetici, din care în fiecare an o cotă minimă de 0,7 % combustibili de aviație sintetici;	i) pentru perioada 1 ianuarie 2030-31 decembrie 2031, o cotă medie aferentă perioadei de 1,2 % combustibili de aviație sintetici, din care în fiecare an o cotă minimă de 0,7 % combustibili de aviație sintetici;	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
(ii) pentru perioada 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2034, o cotă medie aferentă perioadei de 2,0 % combustibili de aviație sintetici, din care în fiecare an o cotă minimă de 1,2 % în perioada 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2033 și o cotă minimă de 2,0 % în perioada 1 ianuarie 2034-31 decembrie 2034 pentru combustibili de aviație sintetici;	ii) pentru perioada 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2034, o cotă medie aferentă perioadei de 2,0 % combustibili de aviație sintetici, din care în fiecare an o cotă minimă de 1,2 % în perioada 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2033 și o cotă minimă de 2,0 % în perioada 1 ianuarie 2034-31 decembrie 2034 pentru combustibili de aviație sintetici;	Compatibil	
c) De la 1 ianuarie 2035, în fiecare an o cotă minimă de 20 % SAF, din care o cotă minimă de 5 % combustibili de aviație sintetici;	De la 1 ianuarie 2035, în fiecare an o cotă minimă de 20 % SAF, din care o cotă minimă de 5 % combustibili de aviație sintetici;	Compatibil	
d) De la 1 ianuarie 2040, în fiecare an o cotă minimă de 34 % SAF, din care o cotă minimă de 10 % combustibili de aviație sintetici;	De la 1 ianuarie 2040, în fiecare an o cotă minimă de 34 % SAF, din care o cotă minimă de 10 % combustibili de aviație sintetici;	Compatibil	
e) De la 1 ianuarie 2045, în fiecare an o cotă minimă de 42 % SAF, din care o cotă minimă de 15 % combustibili de aviație sintetici;	De la 1 ianuarie 2045, în fiecare an o cotă minimă de 42 % SAF, din care o cotă minimă de 15 % combustibili de aviație sintetici;	Compatibil	
f) De la 1 ianuarie 2050, în fiecare an o cotă minimă de 70 % SAF, din care o cotă minimă de 35 % combustibili de aviație sintetici.	De la 1 ianuarie 2050, în fiecare an o cotă minimă de 70 % SAF, din care o cotă minimă de 35 % combustibili de aviație sintetici.	Compatibil	
<i>ANEXA II</i> Model pentru raportările operatorilor de aeronave	<i>Anexa nr. 2</i> la legea privind condițiile de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil, ReFuelEU în domeniul aviației Model pentru raportările operatorilor de aeronave	Compatibil	
Model pentru raportarea de către operatorii de aeronave a alimentării cu combustibili de aviație	Model pentru raportarea de către Operatorii aerieni a alimentării cu combustibili de aviație	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiect de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observ.
---------------------------	-------------------------------------	------------------------------	------------

TABEL	TABEL	Compatibil	
Model pentru raportarea de către operatorii de aeronave a achizițiilor de SAF	Model pentru raportarea de către Operatorii aerieni a achizițiilor de SAF	Compatibil	
TABEL	TABEL	Compatibil	



Ministerul Infrastructurii
și Dezvoltării Regionale
al Republicii Moldova

Nr. 08-509 din 04.02.2026

Ministerul Energiei
Ministerul Mediului
Ministerul Finanțelor
Consiliul Concurenței
Agencia Proprietății Publice
Agencia de Mediu
Agencia Națională pentru Reglementare în Energetică

Copie: Autoritatea Aeronautică Civilă

Industria aeronautică
(conform listei)

În conformitate cu art. 32 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, remitem spre avizare prealabilă *proiectul de lege privind condițiile de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil, ReFuelEU în domeniul aviației.*

Menționăm că, în contextul obligațiilor Republicii Moldova de transpunere a legislației UE și al angajamentelor asumate în domeniul reducerii emisiilor CO₂, potrivit Anexei III a Acordului privind spațiul aerian comun între Uniunea Europeană și statele sale membre și Republica Moldova, semnat la Bruxelles la data de 26.06.2012, ratificat prin Legea nr. 292/2012, Programului Național de Aderare a Republicii Moldova la UE (PNA) 2025-2029, Capitolul 14 „Transport”, Anexa A, Legii nr. 74/2024 cu privire la acțiunile climatice, Hotărârii Guvernului nr. 259/2024 cu privire la instituirea și funcționarea Schemei de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA), subiectul implementării combustibilului ecologic SAF reprezintă elementul cheie în realizarea scopurilor propuse, menite să asigure un efect de până la 80% reducere a CO₂ în aviația civilă.

De asemenea, prin aprobarea Regulamentului Parlamentului European nr.2023/2405 din 18.10.2023 privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil (*ReFuelEU în domeniul aviației*), care deja introduce din 01.01.2025 comercializarea obligatorie a cel puțin 2% de combustibil SAF în toate aeroporturile comunitare, ceea ce va determina îndeplinirea obligațiilor și pentru Republica Moldova la conformarea cerințelor detaliate privind durabilitatea, trasabilitatea și contabilizarea filierelor certificate de producție a SAF.

Totodată, realizarea scopului proiectului și implementarea prevederilor menționate sunt imposibile fără o cooperare interinstituțională între Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Ministerul Energiei, Ministerul Mediului și Ministerul Finanțelor.

Astfel, în contextul prezentării prealabile a proiectului de lege prenotat, în vederea realizării obiectivului major privind reducerea emisiilor de CO₂ pe domeniul transportului aerian, solicităm respectuos, în măsura competențelor, suportul informațional și expunerea cu privire la impactul financiar și perioada de implementare a prevederilor pentru conformitate, și anume:

Ministerul Energiei:

- Standardizarea/autorizarea și utilizarea combustibilului SAF de către operatorii aerieni pe piața Republicii Moldova;
- Cerințele și perspectivele de procurare a combustibilului SAF de pe piața externă, perioada când este posibil importul pe piața Republicii Moldova, termenii de implementare a SAF în aviația civilă a Republicii Moldova;
- Disponibilitatea și capacitatea Republicii Moldova cu privire la producerea combustibilului SAF pe piața internă;
- Transpunerea în cadrul legal național a standardelor pentru acest tip de combustibil de aviație, cerințele de interoperabilitate tehnologice;
- Măsurile de stimulare a producției, stocării și distribuției SAF dacă sunt planificate;

Ministerul Mediului:

- Monitorizarea și raportarea decarbonizării în contextul utilizării ReFuelEU, dacă nu vor fi acțiuni dublate, în contextul ETS;
- Evaluarea ciclului de viață al SAF, proveniența materiilor prime, efectele asupra biodiversității;
- Măsurile de sprijin la utilizarea și producerea SAF;

Ministerul Finanțelor:

- Măsurile de sprijin (financiare sau fiscale, scutiri de accize, facilități de TVA, contribuții bugetare) prevăzute sau intenționate a fi aplicate pentru stimularea alimentării cu SAF în rețelele naționale de distribuție;
- Aplicarea amenzilor pentru încălcarea prevederilor prezentei legi;
- Sursele financiare acumulate în baza sancțiunilor, trebuie să fie utilizate tot în scopul decarbonizării - cheltuieli alocate proiectelor de cercetare și inovare în domeniul SAF, producției de SAF sau politicilor care sprijină mecanisme ce permit reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali, în cazul când cadrul normativ național prevede acumularea „într-un coș unic”, mecanismul de implementare a prevederii în cauză. Crearea de fonduri, mecanismul de elaborare, instituția care i se atribuie gestionarea și monitorizarea.

Consiliul Concurenței:

- Garantarea condițiilor de concurență echitabile între marii operatori aerieni și furnizorii de SAF sau între cumpărători/furnizori;

- Monitorizarea pieței pe plan național în contextul reglementării UE și asigurarea conformității cu normele de concurență.

Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”/ Furnizorul de combustibil:

- Achiziții de infrastructură IT, servere, stocare, securitate, dezvoltare/achiziție, integrare cu sisteme existente (registre comerciale, evidențe vamale, transport, finanțe), licențe, mentenanță, suport tehnic pe termen lung, termeni de inițiere și ajustare pentru conformitate, investiții;

- Creare infrastructură pentru SAF (stocare, infrastructură de amestec, transport, încărcare), adaptări la rețele, echipamente de monitorizare, cheltuieli pentru operațiuni, mentenanță și asigurări, echipamente de măsurare;

Companiile aeriene/ serviciile de handling:

- Adaptări operaționale pentru utilizarea SAF, costuri de certificare, stocare și distribuție, training personal, investiții în lanțul de aprovizionare, verificarea rapoartelor.

În cazul când sunt și alte aspecte relevante, aferente domeniului de competență, solicităm respectuos specificarea acestora odată cu prezentarea avizului, până la data de 13.02.2026.

Vă mulțumim anticipat că dați curs solicitării noastre și efortul depus pentru a asigura o analiză elocventă a subiectului dat.

Anexe:

1. *Proiectul de lege;*
2. *Nota de fundamentare;*
3. *Tabelul de concordanță.*

Secretar general

Angela ȚURCANU

Ex. Tatiana BUDU
Tel: 022 250-549/ E-mail: tatiana.budu@midr.gov.md

Industria aeronautică

1. Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”
e-mail: cancelar@airport.md
2. Î.S. „Aeroportul Internațional Mărculești”
e-mail: info@aim.md
3. CA „Fly One” S.R.L.
e-mail: office@flyone.aero
4. CA „Aerotranscargo” S.R.L.
e-mail: office@atc.md
5. CA „HiSky” S.R.L.
e-mail: info@hisky.aero
6. CA „Terra Avia” S.R.L.
e-mail: office@terraavia.com
7. CA „WizzAir” Chișinău
e-mail: info@wizzair.com
8. CA „Pecotox-Air” S.R.L.
e-mail: office@pecotox.com
9. CA „Fly Pro” S.R.L.
e-mail: flyproair@gmail.com
e-mail: occ@flypro.aero
10. S.R.L. “VISION AIR”
e-mail: office@vision-air.aero



Nr. 08-648 din 12.02.2026

**Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării
Institutul de Standardizare din Moldova**

În conformitate cu art. 32 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, remitem spre avizare prealabilă *proiectul de lege privind condițiile de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil, ReFuelEU în domeniul aviației*.

Menționăm că, în contextul obligațiilor Republicii Moldova de transpunere a legislației UE și al angajamentelor asumate în domeniul reducerii emisiilor CO₂, potrivit Anexei III a Acordului privind spațiul aerian comun între Uniunea Europeană și statele sale membre și Republica Moldova, semnat la Bruxelles la data de 26.06.2012, ratificat prin Legea nr. 292/2012, Programului Național de Aderare a Republicii Moldova la UE (PNA) 2025-2029, Capitolul 14 „Transport”, Anexa A, Legii nr. 74/2024 cu privire acțiunile climatice, Hotărârii Guvernului nr. 259/2024 cu privire la instituirea și funcționarea Schemei de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA), subiectul implementării combustibilului ecologic SAF reprezintă elementul cheie în realizarea scopurilor propuse, menite să asigure un efect de până la 80% reducere a CO₂ în aviația civilă.

De asemenea, prin aprobarea Regulamentului Parlamentului European nr.2023/2405 din 18.10.2023 privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil (*ReFuelEU în domeniul aviației*), care deja introduce din 01.01.2025 comercializarea obligatorie a cel puțin 2% de combustibil SAF în toate aeroporturile comunitare, ceea ce va determina îndeplinirea obligațiilor și pentru Republica Moldova la conformarea cerințelor detaliate privind durabilitatea, trasabilitatea și contabilizarea filierelor certificate de producție a SAF.

Totodată, realizarea scopului proiectului și implementarea prevederilor menționate sunt imposibile fără o cooperare interinstituțională.

Astfel, în contextul prezentării prealabile a proiectului de lege prenotat, în vederea realizării obiectivului major privind reducerea emisiilor de CO₂ pe domeniul transportului aerian, solicităm respectuos, în măsura competențelor, suportul informațional:

- Standardizarea/autorizarea și utilizarea combustibilului SAF de către operatorii aerieni pe piața Republicii Moldova;

- Cerințele și perspectivele de procurare a combustibilului SAF de pe piața externă, perioada când este posibil importul pe piața Republicii Moldova, termenii de implementare a SAF în aviația civilă a Republicii Moldova;
- Disponibilitatea și capacitatea Republicii Moldova cu privire la producerea combustibilului SAF pe piața internă;
- Transpunerea în cadrul legal național a standardelor pentru acest tip de combustibil de aviație, cerințele de interoperabilitate tehnologice;
- Măsuri de stimulare a producției, stocării și distribuției SAF dacă sunt planificate;
- Măsuri de sprijin (financiare sau fiscale, proiecte de finanțare, scutiri de accize, facilități de TVA, contribuții bugetare) prevăzute sau intenționate a fi aplicate pentru stimularea alimentării cu SAF în rețelele naționale de distribuție.

În cazul când sunt și alte aspecte relevante, aferente domeniului de competență, solicităm respectuos specificarea acestora odată cu prezentarea avizului, până la data de 18.02.2026.

Vă mulțumim anticipat că dați curs solicitării noastre și efortul depus pentru a asigura o analiză elocventă a subiectului dat.

Anexe:

1. *Proiectul de lege;*
2. *Nota de fundamentare;*
3. *Tabelul de concordanță.*

Secretar de stat

Mircea PĂSCĂLUȚĂ

Ex. Tatiana BUDU
Tel: 022 250-549/ E-mail: tatiana.budu@midr.gov.md

MINISTERUL
MEDIULUI
AL REPUBLICII MOLDOVA



MINISTRY
OF ENVIRONMENT
OF THE REPUBLIC OF MOLDOVA

AGENȚIA DE MEDIU

ENVIRONMENTAL AGENCY

MD-2005 mun. Chișinău, str. Albișoara 38, Tel. (022) 820-770, E-mail: am@am.gov.md, Web: <http://am.gov.md>

**Nr. 08/2262/2026 din 9.02.2026
La nr. 08-509 din 4.02.2026**

**Ministerul Infrastructurii
și Dezvoltării Regionale**

AVIZ

la proiectul de lege

În contextul demersului Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale Nr. 08-509 din 04.02.2026 cu privire la avizarea prealabilă a proiectului de lege privind condițiile de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil, ReFuelEU în domeniul aviației, Agenția de Mediu în limitele competențelor funcționale, comunică lipsa de obiecții și propuneri.

Director adjunct

Nicolae Strulea



AGENȚIA PROPRIETĂȚII PUBLICE

Nr.05-04-902 din 10.02.2026

**Ministerul Infrastructurii și
Dezvoltării Regionale**
e-mail: secretariat@midr.gov.md

Urmare demersului Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nr. 08-509 din 04.02.2026, Agenția Proprietății Publice a examinat proiectul de lege *privind condițiile de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil, ReFuelEU în domeniul aviației* și, în limita competențelor funcționale, comunică despre lipsa obiecțiilor.

Totodată, reieșind din faptul că proiectul a fost expediat spre consultare Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și Î.S. „Aeroportul Internațional Mărculești”, solicităm să se țină cont de poziția acestora la definitivarea proiectului.

Director general

Roman COJUHARI

Executor: Paierle Mihaela, tel. 022-222-350
e-mail: mihaela.paierle@app.gov.md



Republica Moldova

**Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică
ANRE**

str. Alexandr Pușkin, nr. 52/A, MD-2005 Chișinău, Tel: 022 823 955, anre@anre.md, <http://www.anre.md>

Nr. 06-01/866 din 12.02.2026

La nr. 08-509 din 04.02.2026

**Ministerul Infrastructurii și
Dezvoltării Regionale**
secretariat@midr.gov.md
tatiana.budu@midr.gov.md

Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică (ANRE/Agenția) a examinat proiectul de lege privind condițiile de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil, ReFuelEU în domeniul aviației, remis spre avizare de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și comunică despre lipsa obiecțiilor și propunerilor pe marginea proiectului vizat.

Alexei TARAN
Director general

Ex. Ludmila DISCULȚU
Tel: 067604189



Ministerul Energiei
al Republicii Moldova

Nr. 04 -328 din 13 februarie 2026

**Ministerul Infrastructurii
și Dezvoltării Regionale**

e-mail: secretariat@midr.gov.md
tatiana.budu@midr.gov.md

Copie: **Cancelaria de Stat**
e-mail: cancelaria@gov.md

În rezultatul examinării demersului nr. 08-509 din 04.02.2026 privind avizarea prealabilă a proiectului de lege referitor la asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil (ReFuelEU în domeniul aviației), elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în comun cu Autoritatea Aeronautică Civilă, în limitele competențelor funcționale comunicăm următoarele.

Ministerul Energiei susține elaborarea cadrului normativ național menit să asigure transpunerea prevederilor Regulamentul (UE) 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 octombrie 2023 privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil. Totodată, pentru a evita dublarea mecanismelor aplicabile și atribuirea unor competențe improprie autorităților publice centrale, considerăm necesară modificarea conceptuală a proiectului de lege în vederea alinierii acestuia la cadrul normativ existent în domeniul valorificării energiei din surse regenerabile, în special la Legea nr. 10/2016 și la Hotărârea Guvernului nr. 53/2025, acte care transpun prevederile Directiva (UE) 2018/2001.

În acest sens, formulăm o parte din propunerile de modificare a proiectului de lege:

În tot textul proiectului, sintagma „organul central de specialitate în domeniul energiei” urmează a fi substituită, după caz, cu „Autoritatea Aeronautică Civilă” și „Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică”, în funcție de atribuțiile care decurg din conținutul normei. Rolul organului central de specialitate în domeniul energiei urmează să rămână cel de elaborare și actualizare a politicilor publice în domeniul combustibililor durabili pentru transporturi, în concordanță cu legislația Uniunii Europene, fără exercitarea atribuțiilor de monitorizare, control sau sancționare în temeiul prezentei legi.

La art. 2 alin. (3) și (4) se propune substituirea sintagmei „organul central de specialitate în domeniul energiei” cu „autoritatea administrativă de certificare, supraveghere și control în domeniul aviației civile”, având în vedere că atribuirea acestor responsabilități Ministerului Energiei este improprie unei autorități publice centrale, în sensul Legea nr. 98/2012. Totodată, această autoritate

deține expertiza necesară în domeniul aviației civile, ceea ce va contribui la exercitarea eficientă a atribuțiilor respective.

La art. 3 subpct. 7), textul va avea următorul cuprins: „combustibili de aviație durabili (SAF) – combustibili de aviație care corespund criteriilor de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă stabilite în regulamentul aprobat de Guvern...”. Această propunere urmărește alinierea proiectului la prevederile Legii nr. 10/2016;

La art. 4 se propune completarea cu următoarele modificări:

Alineat nou după alineatul (1) cu următorul cuprins: *„(2) Doar combustibilii care respectă criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibilii din biomasă stabilite în Regulamentul aprobat de către Guvern pot fi luați în considerare pentru îndeplinirea obligațiilor prevăzute de alineatul (1)”*.

Alineatul (8) urmează a fi rescris în vederea alinierii acestuia la prevederile principiilor stabilite în Legea nr. 10/2016, după cum urmează: „Furnizorii de combustibil de aviație demonstrează respectarea obligației prevăzute la articolul 4 alin. 1 și 2 prin intermediul certificatelor de conformitate emise în cadrul schemelor voluntare sau naționale de certificare a elaborate sau recunoscute în temeiul Legii nr. 10/2016;

Alineatul (9) este o normă tranzitorie care se recomandă să se regăsească la compartimentul dispoziții tranzitorii.

La art. 5 propunem rescrierea acestuia în vederea ajustării limbajului utilizat, eliminarea formulărilor descriptive de tip UE, înlocuirea „organului central în domeniul energiei cu Autoritatea Aeronautică Civilă”, după cum urmează.

„(1) Operatorul aerian este obligat să asigure că cantitatea anuală de combustibil de aviație alimentată într-un aeroport din Republica Moldova reprezintă cel puțin 90 % din cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară pentru operarea zborurilor din acel aeroport.

(2) Prin derogare de la alin. (1), operatorul aerian poate alimenta o cantitate mai mică de combustibil atunci când acest lucru este necesar pentru respectarea normelor aplicabile în materie de siguranță a zborurilor și a combustibililor. În acest caz, operatorul aerian: a) justifică în mod documentat situația respectivă în fața Autorității Aeronautice Civile; b) indică rutele afectate și cantitățile de combustibil aferente; c) include informațiile respective în raportul prevăzut la art. 8, iar cantitățile se raportează distinct.

(3) În cazuri excepționale și justificate, operatorul aerian poate solicita Autorității Aeronautice Civile acordarea unei derogări temporare de la obligația prevăzută la alin. (1) pentru zborurile operate pe o anumită rută, existentă sau nouă: a) cu o distanță mai mică de 850 km; sau b) cu o distanță mai mică de 1 200 km, în cazul rutelor care fac legătura cu aeroporturi situate pe insule fără conexiuni feroviare sau rutiere. Distanța se determină prin metoda rutei ortodromice.

(4) Cererea de derogare se depune cu cel puțin 3 luni înainte de data preconizată a aplicării acesteia și este însoțită de o justificare detaliată. Derogarea poate fi acordată numai în următoarele situații: a) existența unor dificultăți operaționale grave și recurente privind realimentarea aeronavelor în aeroportul respectiv, care împiedică efectuarea, într-un termen rezonabil, a zborurilor dus-întors în aceeași zi; b) existența unor dificultăți structurale de aprovizionare cu combustibil de aviație determinate de caracteristicile geografice ale aeroportului, care conduc la prețuri semnificativ mai mari față de media aeroporturilor comparabile din Republica Moldova și creează un dezavantaj concurențial semnificativ pentru operatorul aerian.

(5) Autoritatea Aeronautică Civilă examinează cererea de derogare și poate solicita operatorului aerian informații și documente suplimentare necesare evaluării acesteia.

(6) Autoritatea Aeronautică Civilă adoptă o decizie motivată privind acordarea sau respingerea derogării în termen de cel mult o lună de la primirea cererii complete. În cazul solicitării de informații suplimentare, termenul se suspendă până la prezentarea acestora de către operatorul aerian.

(7) Derogarea se acordă pe o perioadă determinată, care nu poate depăși un an, cu posibilitatea reînnoirii la cerere, în condițiile prezentului articol.

(8) La expirarea perioadei pentru care a fost acordată derogarea, aceasta poate fi reexaminată la cererea operatorului aerian, depusă în condițiile prezentului articol.

(9) Autoritatea Aeronautică Civilă adoptă o decizie privind acceptarea sau respingerea oricărei cereri inițiale de derogare depuse în temeiul alin. (2)–(4). Neadoptarea unei decizii în termenul prevăzut la alin. (6) nu constituie aprobare tacită a derogării solicitate. În cazul unei cereri de reînnoire a unei derogări existente, dacă Autoritatea Aeronautică Civilă nu adoptă o decizie cel târziu cu o lună înainte de data expirării derogării și cererea este însoțită de o justificare detaliată, derogarea se consideră prelungită până la adoptarea unei decizii exprese.

(10) Operatorul aerian are dreptul să conteste decizia de respingere a cererii de derogare, în conformitate cu legislația privind procedura administrativă.

(11) Autoritatea Aeronautică Civilă publică pe pagina sa oficială lista derogărilor acordate și o actualizează cel puțin o dată pe an.

(12) Autoritatea Aeronautică Civilă poate abroga o derogare acordată: a) în urma unei plângeri scrise depuse de un operator aerian, de o entitate de administrare a aeroportului sau de un furnizor de combustibil de aviație; sau b) din oficiu, după evaluarea justificării care a stat la baza acordării derogării. Decizia de abrogare se aplică de la începutul următoarei perioade de planificare orară a zborurilor pentru sezonul de vară sau de iarnă. Dacă perioada respectivă începe la mai puțin de două luni de la publicarea deciziei de abrogare, aceasta se aplică de la începutul perioadei de planificare orară următoare.

(13) Pentru adoptarea deciziei prevăzute la alin. (12), Autoritatea Aeronautică Civilă poate solicita operatorilor aerieni informațiile necesare. Operatorii aerieni sunt obligați să furnizeze informațiile solicitate fără întârzieri nejustificate.

(14) În termen de 3 luni de la publicarea prezentei legi, Autoritatea Aeronautică Civilă aprobă, prin act administrativ normativ, criteriile de aplicare a derogărilor prevăzute de prezentul articol. Criteriile stabilesc în mod explicit informațiile și documentele pe care operatorul aerian trebuie să le prezinte pentru justificarea derogării.”

Menționăm, de asemenea, că Ministerul a elaborat un proiect de hotărâre de Guvern privind modificarea unor acte normative și aprobarea Regulamentului referitor la normele de verificare a biocarburanților, biolichidelor și combustibililor din biomasă, care asigură transpunerea integrală a mai multor regulamente și anexe europene relevante. Acest cadru va definitiva responsabilitățile autorităților competente, inclusiv ale organismelor de certificare, schemelor voluntare, Agenției de Mediu și IP „Centrul Național pentru Energie Durabilă”, ceea ce susține necesitatea revizuirii atribuțiilor prevăzute pentru organul central de specialitate în domeniul energiei în proiectul de lege.

În concluzie, considerăm că proiectul de lege urmează a fi ajustat în spiritul propunerilor formulate mai sus, în vederea asigurării coerenței cu cadrul normativ existent și a delimitării clare a competențelor instituționale. Ministerul Energiei își exprimă disponibilitatea de a participa la o ședință de lucru pentru a discuta în detaliu proiectul și propunerile de ajustare.

Secretară de Stat

/semnat electronic/

Carolina NOVAC

Ex. Vlad Vișu.

e-mail: vlad.vitu@energie.gov.md

Nr. 01/434 din 26 FEB. 2026

**Ministerul Infrastructurii și
Dezvoltării Regionale**
e-mail: secretariat@midr.gov.md
tatiana.budu@midr.gov.md

Cu referire, la scrisoarea Dvs. nr. 08-509 din 04.02.2026 privind remiterea spre avizare prealabilă a *proiectului de lege privind condițiile de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil, ReFuelEU în domeniul aviației*, administrația Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” comunică că în contextul conformării cu cerințele europene în domeniul siguranței aviației civile și protecției mediului, susținem aprobarea proiectului de lege prezentat.

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

Totodată, dorim să menționăm faptul că combustibilul de aviație de tip JET este produs la rafinării petroliere conform cerințelor standardelor stabilite la nivel internațional (ASTM D1655; DEF STAN 91-091), iar combustibilul de aviație cu conținut de SAF este reglementat de standardul ASTM D7566. În Republica Moldova nu există asemenea producători.

Astfel, întreaga cantitate de combustibil de aviație pusă la dispoziția operatorilor aerieni pe Aeroportul Internațional „Eugen Doga” Chișinău în prezent este importată de la producătorii de combustibil (rafinării) din România. La rândul său România, în calitate de stat membru UE, trebuie să se conformeze prevederilor Regulamentului (UE) 2023/2405 (ReFuelEU în domeniul aviației).

Din informațiile de care dispunem, la moment România a solicitat derogare de la aplicarea prevederilor Regulamentului (UE) 2023/2405 și respectiv combustibilul de aviație produs în România încă nu corespunde cerințelor privind cotele minime de SAF, inclusiv cotele minime de combustibili de aviație sintetici în conformitate cu valorile și datele de aplicare stabilite în Anexa nr. 1 la acest Regulament.

Astfel, Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” în calitate de furnizor de combustibil de aviație poate asigura implementarea prevederilor proiectului de lege numai odată cu implementarea acestor cerințe de către România, sau de alte state UE producătoare de combustibil de aviație, importul din care va fi rentabil din considerente logistice. În acest context solicităm respectuos introducerea la articolul 15 a unui nou alineat (5) cu următorul conținut:

„(5) Prin derogare de la articolul 4, alineatul 1, un furnizor de combustibil de aviație poate asigura cantitatea de combustibil cu cotele minime de SAF stabilite în anexa I, în dependență de disponibilitatea acestui combustibil pe piața UE și rentabilitatea importului acestui produs.”

Suplimentar, referitor la aplicarea prevederilor articolului 10 alineatul (1) lit. (b) și (c) dorim să menționăm că pentru furnizarea acestor date este necesară existența unor producători de SAF în Republica Moldova și existența tehnologiei certificate de mixare a combustibilului SAF cu combustibilul de aviație JET A-1 importat (a se vedea drept exemplu producerea preconizată de SAF în România: <https://www.omvpetrom.com/ro/media/stiri-recente/2025/omv-petrom-demareaza-lucrarile-de-construcie-a-unitatii-de-carburanti-sustenabili-de-la-petrobrazil>).

De asemenea, aplicarea prevederilor articolului 10 alineatul (1) lit. (d) și (e) și alineatul (2) presupune asigurarea unor analize de laborator (evaluator) acreditat, care la moment nu există în Republica Moldova, ceea ce face imposibilă furnizarea datelor menționate în articolul 10 alineatul (1) lit. (d) și (e) și alineatul (2). În acest context solicităm respectuos introducerea la articolul 15 a unui nou alineat (6) cu următorul conținut

„(6) Prin derogare de la articolului 10 alineatul (1) lit. (b), (c), (d) și (e) și alineatul (2), un furnizor de combustibil de aviație va prezenta datele specificate în certificatele de calitate ale produsului, eliberate de producătorul combustibilului de aviație cu cotele minime de SAF stabilite în anexa I, de la care a fost importat combustibilul respectiv.”

Totodată, la subiect, menționăm că în ceea ce privește infrastructura informațională, sistemul de monitorizare a rezervoarelor (ATG), acesta asigură funcționalități de bază privind măsurarea nivelului și a parametrilor principali ai combustibilului, însă nu reprezintă o soluție complet integrată de gestiune automatizată și trasabilitate digitală avansată a loturilor de combustibil. Sistemul nu este configurat, la această etapă, pentru evidență distinctă și raportare dedicată combustibililor de tip SAF, în eventualitatea introducerii acestora în circuitul operațional.

În paralel, este planificată consolidarea infrastructurii IT de suport, prin modernizarea centrului de date, extinderea capacităților de stocare, implementarea mecanismelor de backup și redundanță, precum și aplicarea măsurilor de securitate cibernetică. Aceste acțiuni vor permite păstrarea securizată a datelor privind evidența combustibilului, arhivarea pe termen lung și reducerea riscurilor operaționale asociate indisponibilității sistemelor informatice.

La momentul examinării proiectului, pe aeroport nu se desfășoară livrări regulate de combustibili de aviație de tip SAF, nu există infrastructură dedicată stocării separate a SAF și nu sunt încheiate acorduri contractuale specifice pentru furnizarea acestora.

Documentația contractuală actuală privind operarea depozitului de combustibil vizează combustibilul convențional și nu conține prevederi referitoare la obligații de furnizare sau gestionare a SAF.

În eventualitatea aplicării cotelor minime prevăzute de proiectul de lege, implementarea acestora va necesita o analiză tehnico-economică detaliată, inclusiv:

- 1) evaluarea compatibilității infrastructurii existente (rezervoare, instalații, materiale, filtre);
- 2) analiza necesității stocării separate sau a sistemelor de trasabilitate distinctă a loturilor;

- 3) extinderea funcționalităților sistemului ATG pentru asigurarea evidenței și raportării conforme;
- 4) revizuirea cadrului contractual cu operatorul de combustibil;
- 5) estimarea impactului financiar și identificarea surselor de finanțare pentru eventualele investiții.

În acest sens, informăm că Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” a planificat deja întâlniri tehnice cu furnizori specializați și producători de soluții dedicate pentru sisteme de monitorizare și gestiune a combustibilului, în vederea evaluării impactului tehnic și identificării opțiunilor de adaptare a infrastructurii existente la eventualele cerințe privind SAF. Rezultatele acestor consultări vor permite formularea unei evaluări tehnice fundamentate și a unei estimări preliminare de cost.

Prin urmare, potrivit proiectului de lege, obligațiile privind respectarea cotelor minime de SAF revin furnizorilor de combustibil de aviație, iar obligația entității de administrare a aeroportului vizează facilitarea accesului la combustibili conformi. În acest context, considerăm necesară o delimitare expresă și clară a responsabilităților între furnizorii de combustibil, operatorii aerieni și entitatea de administrare a aeroportului, inclusiv sub aspectul răspunderii contravenționale, pentru a evita interpretări sancționatorii.

În contextual celor relatate, Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” își exprimă disponibilitatea de a participa într-un cadru interinstituțional de lucru pentru evaluarea impactului tehnic, operațional și financiar al implementării prevederilor proiectului de lege și pentru stabilirea unui mecanism de tranziție proporțional și realist.

Cu respect,

Administrator

Sergiu SPOIALĂ

*Ex: Angela Prodan
tel. +(373) 69-907-217
Gligor Cezar.
tel. +(373) 22 814685
Arama Oleg
tel. +(373) 22 814626*

Număr 04-03/46
Data 18.02.2026

Destinatar

Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
Copie: Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării

Prin prezenta, cu referire la demersul Dvs. cu nr. 08-648 din 12.02.2026, privind avizarea prealabilă a proiectului de lege privind condițiile de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil, ReFuelEU în domeniul aviației, Institutul de Standardizare din Moldova (ISM) comunică următoarele.

Institutul de Standardizare din Moldova (ISM) își exercită atribuțiile în conformitate cu Legea Nr. 20 din 04.03.2016 cu privire la standardizarea națională și cu prevederile aplicabile ale Regulamentului (UE) nr. 1025/2012, care reglementează standardizarea europeană. În acest sens, au fost examinate **Regulamentul (UE) 2023/2405, Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 2023/203 și Directiva (UE) 2018/2001**, iar standardele la care se face referință directă în textul acestora sunt adoptate la nivel național. Suplimentar, la nivel național sunt adoptate următoarele standarde ASTM relevante domeniului:

SM ASTM D7566:2025 „Specificație standard cu privire la combustibil pentru turbinele aviatice care conține hidrocarburi sintetizate”;

SM ASTM D1655:2021 „Specificație standard cu privire la combustibili pentru turbinele aviatice”;

SM ASTM D86:2021 „Metodă de încercare standardizată pentru distilarea produselor petroliere și combustibililor lichizi la presiune atmosferică”.

Totodată, având în vedere că Republica Moldova este stat membru al International Civil Aviation Organization (ICAO), cadrul relevant pentru aspectele de mediu și emisii în aviația internațională este prevăzut în, Anexa 16, Volumul IV, care stabilește cadrul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de CO₂, precum și cerințele de compensare a acestora. În mod particular:

- Partea II, Capitolul 2 conține Standardele și Practicile Recomandate (SARPs) privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de CO₂ ale operatorilor de aeronave;
- Partea II, Capitolul 3 stabilește cerințele privind compensarea emisiilor de CO₂, inclusiv utilizarea unităților de emisii generate prin programe eligibile;
- Cerințele de aplicabilitate pentru operatorii implicați în navigația aeriană internațională sunt precizate în capitolele relevante ale Volumului IV.

Concluzionând asupra informațiilor prezentate:

1. Autoritatea de reglementare a domeniului este responsabilă de stabilirea listei standardelor relevante proiectului;
2. ISM nu are atribuții privind transpunerea normelor sectoriale și nu gestionează standardele profesionale (ex.: ICAO) în sensul adoptării lor ca standarde naționale în baza Regulamentului (UE) nr. 1025/2012;
3. La solicitarea autorității, ISM va adopta cu prioritate standardele europene și internaționale relevante pentru aviația civilă, inclusiv cele din seriile ASTM și DIN.

ISM rămâne deschis și disponibil pentru o colaborare constructivă și eficientă în domeniul standardizării.

Cu respect,
Ana Ghețivu,
Director





PLENUL CONSILIULUI CONCURENȚEI



Republica Moldova, MD- 2068, Chișinău, srt. Alecu Russo, 1
E-mail: office@competition.md; www.competition.md

Nr. DJ-06/ 98-256 din 19 februarie 2026

Nr.08-509 din 04 februarie 2026

Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

Email: secretariat@midr.gov.md

Plenul Consiliului Concurenței, în cadrul ședinței din 19 februarie 2026, a examinat, în temeiul prevederilor art. 39 lit. c) și art. 41 alin. (1) lit. d) ale Legii concurenței nr.183/2012, proiectul de lege *cu privire la condițiile de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil, ReFuelEU în domeniul aviației* în vederea emiterii unui aviz prealabil și, în limitele competenței sale, comunică următoarele.

Scopul proiectului este asigurarea condițiilor de concurență echitabile în transportul aerian prin promovarea durabilității și a tranziției către combustibili de aviație, emisii reduse de gaze cu efect de seră în sectorul aviatic și stimularea utilizării combustibililor regenerabili de aviație și a altor soluții nepoluante, pentru a reduce amprenta de CO₂ a zborurilor la nivelul Uniunii Europene.

În acest scop, proiectul propune la art.12 alin.(7) acordarea de măsuri de sprijin pentru proiectele de cercetare și inovare în domeniul SAF, producția de SAF sau mecanisme care permit reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali sub forma de schemă din contul veniturilor provenite din amenzi sau echivalentul în valoare financiară al acestor venituri.

Astfel, aceste scheme de sprijin prevăzute de art.12 alin.(7) din proiect ar putea prezenta semne de ajutor de stat reglementat de art.3 din Legea nr.139/2012 cu privire la ajutorul de stat.

Prin urmare, actele normative pentru punerea în aplicare a acestor scheme, urmează a fi aprobate și implementate cu respectarea Legii nr.139/2012 cu privire

la ajutorul de stat și actelor normative ale Consiliului Concurenței. Respectiv, intenția de acordare a măsurilor de sprijin urmează a fi notificată Consiliului Concurenței de către furnizorul ajutorului de stat, cu asigurarea conformității acesteea cu cerințele de conținut corespunzător obiectivului urmărit al schemei și, ulterior, vor fi raportate ajutoarele de stat acordate operatorilor aerieni pentru stimularea utilizării combustibililor regenerabili de aviație sau pentru producția de SAF, sau pentru reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali.

Totodată, pentru a asigura obiectivul urmărit al proiectului de a desemna autoritatea competentă la nivel national, art.11 al proiectului urmează să stabilească expres denumirea concretă a autorității competente care va asigura aplicarea acestei legi și atribuțiile de bază a acesteea, inclusiv să fie asigurată o clarificare dacă această autoritate competentă va fi și furnizor de ajutor de stat sau va deține doar sarcina de aplicare și colectare a amenzilor propuse de proiect.

Alexei GHERȚESCU
Președinte

Ex. Dina Florea
Tel. 0(22)271389/076060186



Nr.03-568 din 19.02.2026

La nr. 08-648 din 12.02.2026

Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

Cu referire la examinarea prealabilă a proiectului de lege *privind condițiile de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil, ReFuelEU în domeniul aviației*, în limita competențelor, comunicăm următoarele.

În speță, proiectul de lege utilizează sintagma „*organul central de specialitate în domeniul energiei*”, iar la **art. 11** se prevede că acesta este autoritatea competentă responsabilă de asigurarea aplicării legii, inclusiv de exercitarea atribuțiilor de implementare, supraveghere, control și sancționare a operatorilor aerieni, entității de administrare a aeroportului și furnizorilor de combustibil de aviație.

În acest context, având ca temei prevederile Legii nr. 98/2012 privind administrația publică centrală de specialitate, în special, potrivit art. 9 „*ministerele sunt organe centrale de specialitate ale statului care asigură realizarea politicii guvernamentale în domeniile de activitate care le sunt încredințate*” în același timp conform art. 14 alin. (1) pentru implementarea politicii statului în anumite subdomenii, în subordinea ministerelor pot fi create autorități administrative cu statut de agenții, servicii de stat sau inspectorate de stat, care exercită atribuții de implementare și control.

Astfel, din conținutul proiectului nu rezultă cu claritate dacă „*organul central de specialitate în domeniul energiei*” este un minister existent, o autoritate administrativă din subordinea acestuia (agenție, serviciu sau inspectorat de stat) sau dacă se preconizează crearea unei noi entități.

În lipsa unei precizări exprese, norma riscă să genereze incertitudine juridică sub aspectul competenței materiale și instituționale, contrar exigențelor de claritate și previzibilitate a cadrului normativ.

În acest sens, recomandăm indicarea expresă a autorității publice competente (denumirea exactă a ministerului sau a autorității administrative din subordinea acestuia) care va exercita atribuțiile prevăzute la art. 11 și art.12 din proiectul de lege.

Cu titlu de recomandare, reieșind din prevederile stabilite la **art. 12. Asigurarea aplicării normelor**, considerăm oportun consultarea proiectului de lege cu Ministerul Energiei și Ministerul Finanțelor.

Secretar general adjunct

Mihaela GORBAN

Ex: Anatolie Silistrari; Tel: 0 22 250 536

Ex: Ina Școlnii; Tel: 0 22 250 607



MD 2004, mun. Chișinău, bd Ștefan cel Mare și Sfânt, 162, tel. 022 20 45 87, e-mail: cancelaria@mediu.gov.md

Nr.13-05/486 din 19.02.2026

la nr. 08-509 din 04.02.2026

**Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării
Regionale**

În contextul examinării prealabile a proiectului de lege privind condițiile de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil, ReFuelEU în domeniul aviației, Vă comunicăm următoarele.

În urma analizei comparative detaliate a prevederilor naționale privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră, Hotărârea Guvernului nr. 575/2024 aplicabile sectorului aviației (Capitolul IV – punctele 201–242) și a obligațiilor introduse prin actul normativ de transpunere a Regulamentului ReFuelEU Aviation, se constată că nu există o dublare juridică a obligațiilor, ci două regimuri de conformare distincte, complementare, care utilizează parțial aceleași date primare în scopuri juridice diferite.

Utilizarea aceluiași date primare nu constituie dublare de obligații.

Atât cadrul MRV (ETS), cât și ReFuelEU presupun colectarea unor date similare privind: cantitățile de combustibil alimentate; tipul de combustibil (fossil, biocarburant, combustibil de aviație eligibil); trasabilitatea livrărilor și documentele justificative; verificarea de către o parte terță.

Această suprapunere a datelor primare nu reprezintă o dublare juridică a obligațiilor, întrucât:

- în cadrul sistemului MRV, aceste date sunt utilizate exclusiv pentru determinarea emisiilor reale de CO₂ și a obligației de conformare climatică (predarea certificatelor);
- în ReFuelEU, aceleași date sunt utilizate pentru a verifica respectarea cotelor minime de SAF și a obligațiilor de realimentare.

Ministru

Gheorghe HAJDER



**MINISTERUL FINANTELOR
AL REPUBLICII MOLDOVA**

data aplicării
semnăturii electronice nr. 09/2-09/105

La nr.08-509 din 04 februarie 2026

Referitor la avizarea proiectului de lege

**Ministerul Infrastructurii
și Dezvoltării Regionale**
e-mail: secretariat@midr.gov.md

La solicitarea Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale nr.08-509 din 04 februarie 2026, Ministerul Finanțelor a examinat proiectul de *lege cu privire la condițiile de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil, ReFuelEu în domeniul aviației* și, în limita competențelor funcționale, comunică următoarele.

Referitor la art. 12, din capitolul IX ale proiectului, prevede:

La alin.(1) – aplicarea de către organul central de specialitate în domeniul energiei a unei amenzi pentru încălcarea prevederilor prezentei legi sau constituirea echivalentului financiar al acesteia. Formularea actuală este ambiguă, nefiind clar ce anume se intenționează prin „*echivalentul în valoare financiară*”, aspect care necesită clarificare. Totodată, norma prevede că în cazul în care aceste venituri vor fi încasate în bugetul de stat, ele vor fi direcționate pentru finanțarea exclusivă a proiectelor de cercetare și inovare în domeniul SAF. Această prevedere nu poate fi susținută, deoarece încalcă Principiul universalității, reglementat de art. 8 al Legii finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr.181/2014, care interzice stabilirea de relații între anumite tipuri de resurse și cheltuieli. De asemenea, menționăm că veniturile provenite în amenzi constituie venituri generale ale bugetului de stat, fiind utilizate, potrivit cadrului legal în vigoare, pentru finanțarea tuturor cheltuielilor bugetare, fără a restricționa utilizarea lor pentru anumite tipuri de cheltuieli.

La alin.(6) – Guvernul va asigura cadrul juridic și administrativ necesar pentru îndeplinirea obligațiilor și colectarea amenzilor. În acest sens, se propune să fie precizată expres autoritatea care va administra aceste amenzi, precum și care va fi mecanismul de colectare aplicat de acesta. Concomitent informăm, că autoritatea care va administra veniturile respective, va avea obligativitatea de a asigura colectarea, evidența și restituirea acestora, precum și corectitudinea calculării și încasării lor.

La alin.(9) – se propune de a exclude cuvintele „*Ministerul Finanțelor de comun cu*”, având în vedere că obligativitatea raportării utilizării veniturilor va reveni organului central de specialitate în domeniul energiei, care va fi responsabil de constatarea și aplicarea amenzilor.

Totodată propoziția a doua de la art.14 alin.(15), se propune de reformulat, conform redacției de mai jos:

„Veniturile generate de astfel de tarife constituie venituri colectate și se gestionează de Organul central de specialitate în domeniul energiei, conform prevederilor Legii finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscal nr.181/2014”.

La Nota de Fundamentare

În compartimentul 4 subpct. 4.2 „Impactul financiar și argumentarea costurilor estimate” este menționat că pentru implementarea prezentului proiect va fi necesară alocarea resurselor financiare suplimentare din bugetul de stat.

În acest context, nu este clar care este costul estimativ necesar pentru dezvoltarea și implementarea sistemului respectiv, și dacă sunt planificate alocații bugetare în aceste sens.

Concomitent, informăm că reieșind din prevederile art.30 din *Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative*, în compartimentul 4.2 din Nota de fundamentare urmează a fi descris impactul financiar asupra bugetului de stat, cu indicarea costurilor necesare, însoțite de calcule argumentate, defalcate pe ani, precum și a sursei de finanțare a cheltuielilor respective.

Prin urmare, pentru estimarea cheltuielilor conform Legii menționate, se solicită de precizat dacă pentru implementarea măsurilor incluse în proiect sunt prevăzute resurse financiare în proiectul *Cadrului Bugetar pe Termen Mediu 2026-2028*, precum și în *Legea bugetului de stat pentru anul 2026 nr.322/2025*.

Totodată, în Nota de fundamentare, referințele la „finanțare substanțială”, „facilități fiscale” și „credite fiscale” sunt formulate într-o manieră generală, nefiind precizată natura concretă a măsurilor. Lipsa unor detalii privind măsurile avute în vedere, modalitatea de aplicare și impactul estimat asupra bugetului de stat afectează claritatea și fundamentarea proiectului. În forma actuală, nu poate fi realizată o evaluare adecvată a sustenabilității financiare, motiv pentru care se impune detalierea explicită a instrumentelor propuse.

În acest context, atenționăm că, este necesar de a se lua în vedere dispozițiile art.17 alin.(2) din *Legea finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr.181/2014*, potrivit căruia pe parcursul anului bugetar în curs nu pot fi puse în aplicare decizii care conduc la reducerea veniturilor și/sau majorarea cheltuielilor bugetare, dacă impactul financiar al acestora nu este prevăzut în buget și ale art.131 alin. (6) din *Constituția Republicii Moldova* care stipulează că, nici o cheltuială bugetară nu poate fi aprobată fără stabilirea sursei de finanțare.

Secretar de Stat

Ion GUMENE

Executor: *Cristina Lașcu*
tel.: (022) 26-26-77
e-mail: cristina.lascu@mf.gov.md



Ministerul Infrastructurii
și Dezvoltării Regionale
al Republicii Moldova

Nr. 08-953 din 27.02.2026

Ministerul Energiei

E-mail: secretariat@energie.gov.md

Ministerul Mediului

E-mail: cancelaria@mediu.gov.md

Agencia Națională pentru Reglementare în Energetică

E-mail: anre@anre.md

Agencia de Mediu

E-mail: am@am.gov.md

Autoritatea Aeronautică Civilă

E-mail: info@caa.gov.md

Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”

E-mail: cancelar@airport.md

Prin prezenta, în contextul inițierii elaborării *proiectului de lege privind condițiile de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil, ReFuelEU în domeniul aviației*, care transpune Regulamentul Parlamentului European nr.2023/2405 din 18.10.2023 privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil (ReFuelEU în domeniul aviației), se convoacă ședința de lucru **la data de 03.03.2026, ora 15.00, etajul III, bir.322**, în cadrul Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, cu referire la examinarea aspectelor prevăzute în proiectul de lege privind distribuirea atribuțiilor și îndeplinirea obligațiilor conform competențelor instituționale.

Astfel, pentru facilitarea accesului în Casa Guvernului, solicităm respectuos confirmarea prezenței persoanelor desemnate la adresa de e-mail tatiana.budu@midr.gov.md, până la data de 03.03.2026, ora 10.00.

Vă mulțumim anticipat că dați curs solicitării noastre și efortul depus pentru a asigura o analiză elocventă a subiectului dat.

Anexe:

1. *Proiectul de lege;*
2. *Nota de fundamentare;*
3. *Tabelul de concordanță.*

Secretar de stat

Mircea PĂSCĂLUȚĂ

Ex. T.Budu /Tel. 22 250 549

E-mail: tatiana.budu@midr.gov.md

SINTEZA

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

Nr.	Participantul la avizare (expertizare)/consultare publică, expertizare	Conținutul obiecției/ Propunerii, recomandării, concluziei	Se acceptă/ Nu se acceptă	Argumentarea autorului proiectului
Avizare și consultare publică (prealabilă)				
1.	Agencia de Mediu, scrisoarea nr. 08/2262/2026 din 9.02.2026	Lipsa de obiecții și propuneri.	Se ia act	
2.	Agencia Proprietății Publice, scrisoarea nr. 05-04-902 din 10.02.2026	Lipsa de obiecții și propuneri.	Se ia act	
3.	Agencia Națională pentru Reglementare în Energetică, scrisoarea nr. 06-01/866 din 12.02.2026	Lipsa obiecțiilor și propunerilor pe marginea proiectului vizat.	Se ia act	
4.	Ministerul Energiei, scrisoarea nr. 08/2262/2026 din 9.02.2026	Ministerul Energiei susține elaborarea cadrului normativ național menit să asigure transpunerea prevederilor Regulamentului (UE) 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 octombrie 2023 privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil. Totodată, pentru a evita dublarea	Nu se acceptă	Proiectul în cauză este transpunerea Regulamentului (UE) 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 octombrie 2023 privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil, și urmărește să

		mecanismelor aplicabile și atribuirea unor competențe improprie autorităților publice centrale, considerăm necesară modificarea conceptuală a proiectului de lege în vederea alinierii acestuia la cadrul normativ existent în domeniul valorificării energiei din surse regenerabile, în special la Legea nr. 10/2016 și la Hotărârea Guvernului nr. 53/2025, acte care transpun prevederile Directiva (UE) 2018/2001.		asigure că transportul aerian din Uniunea Europeană (UE) îndeplinește obiectivele UE în materie de climă pentru 2030 și 2050 și joacă un rol esențial în realizarea legislației europene privind clima, menținând în același timp condiții de concurență echitabile pe piața internă. Proiectul este elaborat în conformitate cu Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, precum și pct. 24, subpct. 1) din Regulamentul privind armonizarea legislației RM cu legislația UE, aprobat prin HG nr. 1171/2018, la transpunerea prevederilor actului juridic european fiind aplicată transpunerea cât mai apropiată, aspect evidențiat și în cazul screeningului bilateral ca transpunerea actelor europene în cadrul normativ național să fie cât mai fidel. Totodată, pentru menținerea interoperabilității cadrului normativ în domeniul aviației civile cu cel internațional este expusă strict conform actului normativ UE.
		În tot textul proiectului, sintagma „organul central de specialitate în domeniul energiei” urmează a fi substituită, după caz, cu „Autoritatea Aeronautică Civilă” și „Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică”, în funcție de atribuțiile care decurg din conținutul normei. Rolul organului central de specialitate în domeniul energiei urmează să rămână cel de elaborare și actualizare a politicilor publice în domeniul combustibililor durabili pentru transporturi, în concordanță cu legislația Uniunii	Se acceptă	Analizată în cadrul ședinței de lucru din data de 4 martie 2026, în cadrul Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

		Europene, fără exercitarea atribuțiilor de monitorizare, control sau sancționare în temeiul prezentei legi.		
		La art. 2 alin. (3) și (4) se propune substituirea sintagmei „organul central de specialitate în domeniul energiei” cu „autoritatea administrativă de certificare, supraveghere și control în domeniul aviației civile”, având în vedere că atribuirea acestor responsabilități Ministerului Energiei este improprie unei autorități publice centrale, în sensul Legea nr. 98/2012. Totodată, această autoritate deține expertiza necesară în domeniul aviației civile, ceea ce va contribui la exercitarea eficientă a atribuțiilor respective.	Se acceptă	Analizată în cadrul ședinței de lucru din data de 4 martie 2026.
		La art. 3 subpct. 7), textul va avea următorul cuprins: „combustibili de aviație durabili (SAF) – combustibili de aviație care corespund criteriilor de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă stabilite în regulamentul aprobat de Guvern...”. Această propunere urmărește alinierea proiectului la prevederile Legii nr. 10/2016;	Nu se acceptă	Proiectul în cauză este transpunerea Regulamentului (UE) 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 octombrie 2023 privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil, și urmărește să asigure că transportul aerian din Uniunea Europeană (UE) îndeplinește obiectivele UE în materie de climă pentru 2030 și 2050 și joacă un rol esențial în realizarea legislației europene privind clima, menținând în același timp condiții de concurență echitabile pe piața internă. Proiectul este elaborat în conformitate cu Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, precum și pct. 24, subpct. 1) din Regulamentul privind armonizarea legislației RM cu legislația UE, aprobat prin HG nr. 1171/2018, la transpunerea

				prevederilor actului juridic european fiind aplicată transpunerea cât mai apropiată, aspect evidențiat și în cazul screeningului bilateral ca transpunerea actelor europene în cadrul normativ național să fie cât mai fidel. Totodată, pentru menținerea interoperabilității cadrului normativ în domeniul aviației civile cu cel internațional este expusă strict conform actului normativ UE.
		La art. 4 se propune completarea cu următoarele modificări: Alineat nou după alineatul (1) cu următorul cuprins: „(2) Doar combustibilii care respectă criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibilii din biomasă stabilite în Regulamentul aprobat de către Guvern pot fi luați în considerare pentru îndeplinirea obligațiilor prevăzute de alineatul (1)”.	Nu se acceptă	Proiectul a fost ajustat urmare a ședinței de lucru din data de 4 martie 2026.
		Alineatul (8) urmează a fi rescris în vederea alinierii acestuia la prevederile principiilor stabilite în Legea nr. 10/2016, după cum urmează: „Furnizorii de combustibil de aviație demonstrează respectarea obligației prevăzute la articolul 4 alin. 1 și 2 prin intermediul certificatelor de conformitate emise în cadrul schemelor voluntare sau naționale de certificare elaborate sau recunoscute în temeiul Legii nr. 10/2016;	Nu se acceptă	Proiectul a fost ajustat urmare a ședinței de lucru din data de 4 martie 2026.
		Alineatul (9) este o normă tranzitorie care se recomandă să se regăsească la compartimentul dispoziții tranzitorii.	Nu se acceptă	Se vine cu claritatea asupra normei în cazul de deficit, pe perioadele exact stabilite. Proiectul a fost ajustat urmare

				a ședinței de lucru din data de 4 martie 2026.
		La art. 5 propunem rescrierea acestuia în vederea ajustării limbajului utilizat, eliminarea formulărilor descriptive de tip UE, înlocuirea „organului central în domeniul energiei cu Autoritatea Aeronautică Civilă”, după cum urmează. „(1) Operatorul aerian este obligat să asigure că cantitatea anuală de combustibil de aviație alimentată într-un aeroport din Republica Moldova reprezintă cel puțin 90 % din cantitatea anuală de combustibil de aviație necesară pentru operarea zborurilor din acel aeroport. (2) Prin derogare de la alin. (1), operatorul aerian poate alimenta o cantitate mai mică de combustibil atunci când acest lucru este necesar pentru respectarea normelor aplicabile în materie de siguranță a zborurilor și a combustibililor. În acest caz, operatorul aerian: a) justifică în mod documentat situația respectivă în fața Autorității Aeronautice Civile; b) indică rutele afectate și cantitățile de combustibil aferente; c) include informațiile respective în raportul prevăzut la art. 8, iar cantitățile se raportează distinct. (3) În cazuri excepționale și justificate, operatorul aerian poate solicita Autorității Aeronautice Civile acordarea unei derogări temporare de la obligația prevăzută la alin. (1) pentru zborurile operate pe o anumită rută, existentă sau nouă: a) cu o distanță mai mică de 850 km; sau b) cu o distanță mai mică de 1 200 km, în cazul rutelor care fac legătura cu aeroporturi situate pe insule fără conexiuni feroviare	Se acceptă	Proiectul a fost ajustat urmare a ședinței de lucru din data de 4 martie 2026.

		sau rutiere. Distanța se determină prin metoda rutei ortodromice. (4) Cererea de derogare se depune cu cel puțin 3 luni înainte de data preconizată a aplicării acesteia și este însoțită de o justificare detaliată. Derogarea poate fi acordată numai în următoarele situații: a) existența unor dificultăți operaționale grave și recurente privind realimentarea aeronavelor în aeroportul respectiv, care împiedică efectuarea, într-un termen rezonabil, a zborurilor dus-întors în aceeași zi; b) existența unor dificultăți structurale de aprovizionare cu combustibil de aviație determinate de caracteristicile geografice ale aeroportului, care conduc la prețuri semnificativ mai mari față de media aeroporturilor comparabile din Republica Moldova și creează un dezavantaj concurențial semnificativ pentru operatorul aerian. (5) Autoritatea Aeronautică Civilă examinează cererea de derogare și poate solicita operatorului aerian informații și documente suplimentare necesare evaluării acesteia. (6) Autoritatea Aeronautică Civilă adoptă o decizie motivată privind acordarea sau respingerea derogării în termen de cel mult o lună de la primirea cererii complete. În cazul solicitării de informații suplimentare, termenul se suspendă până la prezentarea acestora de către operatorul aerian. (7) Derogarea se acordă pe o perioadă determinată, care nu poate depăși un an, cu posibilitatea reînnoirii la cerere, în condițiile prezentului articol. (8) La expirarea perioadei pentru care a fost acordată derogarea, aceasta poate fi reexaminată la cererea operatorului aerian, depusă în condițiile prezentului articol.		
--	--	--	--	--

		(9) Autoritatea Aeronautică Civilă adoptă o decizie privind acceptarea sau respingerea oricărei cereri inițiale de derogare depuse în temeiul alin. (2)–(4). Neadoptarea unei decizii în termenul prevăzut la alin. (6) nu constituie aprobare tacită a derogării solicitate. În cazul unei cereri de reînnoire a unei derogări existente, dacă Autoritatea Aeronautică Civilă nu adoptă o decizie cel târziu cu o lună înainte de data expirării derogării și cererea este însoțită de o justificare detaliată, derogarea se consideră prelungită până la adoptarea unei decizii exprese. (10) Operatorul aerian are dreptul să conteste decizia de respingere a cererii de derogare, în conformitate cu legislația privind procedura administrativă. (11) Autoritatea Aeronautică Civilă publică pe pagina sa oficială lista derogărilor acordate și o actualizează cel puțin o dată pe an. (12) Autoritatea Aeronautică Civilă poate abroga o derogare acordată: a) în urma unei plângeri scrise depuse de un operator aerian, de o entitate de administrare a aeroportului sau de un furnizor de combustibil de aviație; sau b) din oficiu, după evaluarea justificării care a stat la baza acordării derogării. Decizia de abrogare se aplică de la începutul următoarei perioade de planificare orară a zborurilor pentru sezonul de vară sau de iarnă. Dacă perioada respectivă începe la mai puțin de două luni de la publicarea deciziei de abrogare, aceasta se aplică de la începutul perioadei de planificare orară următoare. (13) Pentru adoptarea deciziei prevăzute la alin. (12), Autoritatea Aeronautică Civilă poate solicita operatorilor aerieni informațiile necesare. Operatorii aerieni sunt obligați să furnizeze informațiile solicitate fără întârzieri nejustificate.		
--	--	--	--	--

		(14) În termen de 3 luni de la publicarea prezentei legi, Autoritatea Aeronautică Civilă aprobă, prin act administrativ normativ, criteriile de aplicare a derogărilor prevăzute de prezentul articol. Criteriile stabilesc în mod explicit informațiile și documentele pe care operatorul aerian trebuie să le prezinte pentru justificarea derogării.”		
		Menționăm, de asemenea, că Ministerul a elaborat un proiect de hotărâre de Guvern privind modificarea unor acte normative și aprobarea Regulamentului referitor la normele de verificare a biocarburanților, biolichidelor și combustibililor din biomasă, care asigură transpunerea integrală a mai multor regulamente și anexe europene relevante. Acest cadru va definitiva responsabilitățile autorităților competente, inclusiv ale organismelor de certificare, schemelor voluntare, Agenției de Mediu și IP „Centrul Național pentru Energie Durabilă”, ceea ce susține necesitatea revizuirii atribuțiilor prevăzute pentru organul central de specialitate în domeniul energiei în proiectul de lege. În concluzie, considerăm că proiectul de lege urmează a fi ajustat în spiritul propunerilor formulate mai sus, în vederea asigurării coerenței cu cadrul normativ existent și a delimitării clare a competențelor instituționale. Ministerul Energiei își exprimă disponibilitatea de a participa la o ședință de lucru pentru a discuta în detaliu proiectul și propunerile de ajustare.	Se acceptă	Proiectul a fost ajustat urmare a ședinței de lucru din data de 4 martie 2026.
5.	Întreprinderea de Stat „Aeroportul Internațional Chișinău”, scrisoarea nr.	Administrația Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” comunică că în contextul conformării cu cerințele europene în domeniul siguranței aviației civile și protecției mediului, susținem aprobarea proiectului de lege prezentat.	Se acceptă parțial	Proiectul a fost ajustat urmare a ședinței de lucru din data de 4 martie 2026.

	01/434 26.02.2026	din La momentul actual, infrastructura de alimentare cu combustibil existentă în cadrul aeroportului este destinată gestionării combustibilului de aviație convențional (JET A-1), prin intermediul Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” care desfășoară activitatea de depozitare și alimentare. Infrastructura de stocare și distribuție funcționează în regim operațional pentru combustibil convențional. Totodată, dorim să menționăm faptul că combustibilul de aviație de tip JET este produs la rafinării petroliere conform cerințelor standardelor stabilite la nivel internațional (ASTM D1655; DEF STAN 91-091), iar combustibilul de aviație cu conținut de SAF este reglementat de standardul ASTM D7566. În Republica Moldova nu există asemenea producători. Astfel, întreaga cantitate de combustibil de aviație pusă la dispoziția operatorilor aerieni pe Aeroportul Internațional „Eugen Doga” Chișinău în prezent este importată de la producătorii de combustibil (rafinării) din România. La rândul său România, în calitate de stat membru UE, trebuie să se conformeze prevederilor Regulamentului (UE) 2023/2405 (ReFuelEU în domeniul aviației). Din informațiile de care dispunem, la moment România a solicitat derogare de la aplicarea prevederilor Regulamentului (UE) 2023/2405 și respectiv combustibilul de aviație produs în România încă nu corespunde cerințelor privind cotele minime de SAF, inclusiv cotele minime de combustibili de aviație sintetici în conformitate cu valorile și datele de aplicare stabilite în Anexa nr. 1 la acest Regulament. Astfel, Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” în calitate de furnizor de combustibil de aviație poate asigura implementarea prevederilor proiectului de lege numai odată cu implementarea acestor cerințe de către România, sau de alte state UE producătoare de combustibil de aviație, importul din care va fi rentabil din considerente logistice. În acest context solicităm		
--	----------------------	--	--	--

		respectuos introducerea la articolul 15 a unui nou alineat (5) cu următorul conținut: <i>„(5) Prin derogare de la articolul 4, alineatul 1, un furnizor de combustibil de aviație poate asigura cantitatea de combustibil cu cotele minime de SAF stabilite în anexa I, în dependență de disponibilitatea acestui combustibil pe piața UE și rentabilitatea importului acestui produs.”</i> Suplimentar, referitor la aplicarea prevederilor articolului 10 alineatul (1) lit. (b) și (c) dorim să menționăm că pentru furnizarea acestor date este necesară existența unor producători de SAF în Republica Moldova și existența tehnologiei certificate de mixare a combustibilului SAF cu combustibilul de aviație JET A-1 importat (a se vedea drept exemplu producerea preconizată de SAF în România: https://www.omvpetrom.com/ro/media/stiri-recente/2025/omv-petrom-demareaza-lucrarile-de-construcie-a-unitatii-de-carburanti-sustenabili-de-la-petrobrazil). De asemenea, aplicarea prevederilor articolului 10 alineatul (1) lit. (d) și (e) și alineatul (2) presupune asigurarea unor analize de laborator (evaluator) acreditat, care la moment nu există în Republica Moldova, ceea ce face imposibilă furnizarea datelor menționate în articolul 10 alineatul (1) lit. (d) și (e) și alineatul (2). În acest context solicităm respectuos introducerea la articolul 15 a unui nou alineat (6) cu următorul conținut <i>„(6) Prin derogare de la articolului 10 alineatul (1) lit. (b), (c), (d) și (e) și alineatul (2), un furnizor de combustibil de aviație va prezenta datele specificate în certificatele de calitate ale produsului, eliberate de producătorul combustibilului de aviație cu cotele minime de SAF stabilite în anexa I, de la care a fost importat combustibilul respectiv.”</i> Totodată, la subiect, menționăm că în ceea ce privește infrastructura info-comunicațională, sistemul de monitorizare a rezervoarelor (ATG), acesta asigură		
--	--	--	--	--

		funcționalități de bază privind măsurarea nivelului și a parametrilor principali ai combustibilului, însă nu reprezintă o soluție complet integrată de gestiune automatizată și trasabilitate digitală avansată a loturilor de combustibil. Sistemul nu este configurat, la această etapă, pentru evidență distinctă și raportare dedicată combustibililor de tip SAF, în eventualitatea introducerii acestora în circuitul operațional. În paralel, este planificată consolidarea infrastructurii IT de suport, prin modernizarea centrului de date, extinderea capacităților de stocare, implementarea mecanismelor de backup și redundanță, precum și aplicarea măsurilor de securitate cibernetică. Aceste acțiuni vor permite păstrarea securizată a datelor privind evidența combustibilului, arhivarea pe termen lung și reducerea riscurilor operaționale asociate indisponibilității sistemelor informatice. La momentul examinării proiectului, pe aeroport nu se desfășoară livrări regulate de combustibili de aviație de tip SAF, nu există infrastructură dedicată stocării separate a SAF și nu sunt încheiate acorduri contractuale specifice pentru furnizarea acestora. Documentația contractuală actuală privind operarea depozitului de combustibil vizează combustibilul convențional și nu conține prevederi referitoare la obligații de furnizare sau gestionare a SAF. În eventualitatea aplicării cotelor minime prevăzute de proiectul de lege, implementarea acestora va necesita o analiză tehnico-economică detaliată, inclusiv: 1. evaluarea compatibilității infrastructurii existente (rezervoare, instalații, materiale, filtre); 2. analiza necesității stocării separate sau a sistemelor de trasabilitate distinctă a loturilor; 3. extinderea funcționalităților sistemului ATG pentru asigurarea evidenței și raportării conforme; 4. revizuirea cadrului contractual cu operatorul de combustibil;		
--	--	---	--	--

		5. estimarea impactului financiar și identificarea surselor de finanțare pentru eventualele investiții. În acest sens, informăm că Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” a planificat deja întâlniri tehnice cu furnizori specializați și producători de soluții dedicate pentru sisteme de monitorizare și gestiune a combustibilului, în vederea evaluării impactului tehnic și identificării opțiunilor de adaptare a infrastructurii existente la eventualele cerințe privind SAF. Rezultatele acestor consultări vor permite formularea unei evaluări tehnice fundamentate și a unei estimări preliminare de cost. Prin urmare, potrivit proiectului de lege, obligațiile privind respectarea cotelor minime de SAF revin furnizorilor de combustibil de aviație, iar obligația entității de administrare a aeroportului vizează facilitarea accesului la combustibili conformi. În acest context, considerăm necesară o delimitare expresă și clară a responsabilităților între furnizorii de combustibil, operatorii aerieni și entitatea de administrare a aeroportului, inclusiv sub aspectul răspunderii contravenționale, pentru a evita interpretări sancționatorii. În contextual celor relatate, Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” își exprimă disponibilitatea de a participa într-un cadru interinstituțional de lucru pentru evaluarea impactului tehnic, operațional și financiar al implementării prevederilor proiectului de lege și pentru stabilirea unui mecanism de tranziție proporțional și realist.		
6.	Institutul de Standardizare din Moldova, scrisoarea nr. 04-03/46 din 18.02.2026	Institutul de Standardizare din Moldova (ISM) își exercită atribuțiile în conformitate cu Legea Nr. 20 din 04.03.2016 cu privire la standardizarea națională și cu prevederile aplicabile ale Regulamentului (UE) nr. 1025/2012, care reglementează standardizarea europeană. În acest sens, au fost examinate	Se acceptă	

		Regulamentul (UE) 2023/2405, Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 2023/203 și Directiva (UE) 2018/2001, iar standardele la care se face referință directă în textul acestora sunt adoptate la nivel național. Suplimentar, la nivel național sunt adoptate următoarele standarde ASTM relevante domeniului: SM ASTM D7566:2025 „Specificație standard cu privire la combustibil pentru turbinele aviatice care conține hidrocarburi sintetizate”; SM ASTM D1655:2021 „Specificație standard cu privire la combustibili pentru turbinele aviatice”; SM ASTM D86:2021 „Metodă de încercare standardizată pentru distilarea produselor petroliere și combustibililor lichizi la presiune atmosferică”. Totodată, având în vedere că Republica Moldova este stat membru al International Civil Aviation Organization (ICAO), cadrul relevant pentru aspectele de mediu și emisii în aviația internațională este prevăzut în, Anexa 16, Volumul IV, care stabilește cadrul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de CO₂, precum și cerințele de compensare a acestora. În mod particular: • Partea II, Capitolul 2 conține Standardele și Practicile Recomandate (SARPs) privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de CO₂ ale operatorilor de aeronave; • Partea II, Capitolul 3 stabilește cerințele privind compensarea emisiilor de CO₂, inclusiv utilizarea unităților de emisii generate prin programe eligibile; • Cerințele de aplicabilitate pentru operatorii implicați în navigația aeriană internațională sunt precizate în capitolele relevante ale Volumului IV. Concluzionând asupra informațiilor prezentate:		
--	--	---	--	--

		1. Autoritatea de reglementare a domeniului este responsabilă de stabilirea listei standardelor relevante proiectului; 2. ISM nu are atribuții privind transpunerea normelor sectoriale și nu gestionează standardele profesionale (ex.: ICAO) în sensul adoptării lor ca standarde naționale în baza Regulamentului (UE) nr. 1025/2012; 3. La solicitarea autorității, ISM va adopta cu prioritate standardele europene și internaționale relevante pentru aviația civilă, inclusiv cele din seriile ASTM și DIN.		
7.	Consiliul Concurenței, scrisoarea nr. DJ-06/ 98-256 din 19 februarie 2026	Scopul proiectului este asigurarea condițiilor de concurență echitabile în transportul aerian prin promovarea durabilității și a tranziției către combustibili de aviație, emisii reduse de gaze cu efect de seră în sectorul aviatic și stimularea utilizării combustibililor regenerabili de aviație și a altor soluții nepoluante, pentru a reduce amprenta de CO2 a zborurilor la nivelul Uniunii Europene. În acest scop, proiectul propune la art.12 alin.(7) acordarea de măsuri de sprijin pentru proiectele de cercetare și inovare în domeniul SAF, producția de SAF sau mecanisme care permit reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali sub forma de schemă din contul veniturilor provenite din amenzi sau echivalentul în valoare financiară al acestor venituri. Astfel, aceste scheme de sprijin prevăzute de art.12 alin.(7) din proiect ar putea prezenta semne de ajutor de stat reglementat de art.3 din Legea nr.139/2012 cu privire la ajutorul de stat. Prin urmare, actele normative pentru punerea în aplicare a acestor scheme, urmează a fi aprobate și implementate cu respectarea Legii nr.139/2012 cu	Se acceptă	Proiectul a fost ajustat urmare a ședinței de lucru din data de 4 martie 2026. Totodată, urmare aprobării Legii vor fi elaborate actele subsecvente.

		privire la ajutorul de stat și actelor normative ale Consiliului Concurenței. Respectiv, intenția de acordare a măsurilor de sprijin urmează a fi notificată Consiliului Concurenței de către furnizorul ajutorului de stat, cu asigurarea conformității acesteea cu cerințele de conținut corespunzător obiectivului urmărit al schemei și, ulterior, vor fi raportate ajutoarele de stat acordate operatorilor aerieni pentru stimularea utilizării combustibililor regenerabili de aviație sau pentru producția de SAF, sau pentru reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali. Totodată, pentru a asigura obiectivul urmărit al proiectului de a desemna autoritatea competentă la nivel national, art.11 al proiectului urmează să stabilească expres denumirea concretă a autorității competente care va asigura aplicarea acestei legi și atribuțiile de bază a acesteea, inclusiv să fie asigurată o clarificare dacă această autoritate competentă va fi și furnizor de ajutor de stat sau va deține doar sarcina de aplicare și colectare a amenzilor propuse de proiect.		
8.	Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării al Republicii Moldova, scrisoarea nr. 03-568 din 19.02.2026	În speță, proiectul de lege utilizează sintagma „organul central de specialitate în domeniul energiei”, iar la art. 11 se prevede că acesta este autoritatea competentă responsabilă de asigurarea aplicării legii, inclusiv de exercitarea atribuțiilor de implementare, supraveghere, control și sancționare a operatorilor aerieni, entității de administrare a aeroportului și furnizorilor de combustibil de aviație. În acest context, având ca temei prevederile Legii nr. 98/2012 privind administrația publică centrală de specialitate, în special, potrivit art. 9 „ministerele sunt organe centrale de specialitate ale statului care asigură realizarea politicii guvernamentale în domeniile de activitate care le sunt încredințate” în	Se acceptă	Proiectul a fost ajustat urmare a ședinței de lucru din data de 4 martie 2026. Totodată, urmare aprobării Legii vor fi elaborate actele subsecvente.

		același timp conform art. 14 alin. (1) pentru implementarea politicii statului în anumite subdomenii, în subordinea ministerelor pot fi create autorități administrative cu statut de agenții, servicii de stat sau inspectorate de stat, care exercită atribuții de implementare și control. Astfel, din conținutul proiectului nu rezultă cu claritate dacă „organul central de specialitate în domeniul energiei” este un minister existent, o autoritate administrativă din subordinea acestuia (agenție, serviciu sau inspectorat de stat) sau dacă se preconizează crearea unei noi entități. În lipsa unei precizări exprese, norma riscă să genereze incertitudine juridică sub aspectul competenței materiale și instituționale, contrar exigențelor de claritate și previzibilitate a cadrului normativ. În acest sens, recomandăm indicarea expresă a autorității publice competente (denumirea exactă a ministerului sau a autorității administrative din subordinea acestuia) care va exercita atribuțiile prevăzute la art. 11 și art.12 din proiectul de lege. Cu titlu de recomandare, reieșind din prevederile stabilite la art. 12. Asigurarea aplicării normelor, considerăm oportun consultarea proiectului de lege cu Ministerul Energiei și Ministerul Finanțelor.		
9.	Ministerul Mediului, scrisoarea nr. 13- 05/486 din 19.02.2026	În urma analizei comparative detaliate a prevederilor naționale privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră, Hotărârea Guvernului nr. 575/2024 aplicabile sectorului aviației (Capitolul IV – punctele 201–242) și a obligațiilor introduse prin actul normativ de transpunere a Regulamentului ReFuelEU Aviation, se constată că nu există o dublare juridică a obligațiilor, ci două regimuri de conformare	Se ia act	

		distincte, complementare, care utilizează parțial aceleași date primare în scopuri juridice diferite. Utilizarea aceluiași date primare nu constituie dublare de obligații. Atât cadrul MRV (ETS), cât și ReFuelEU presupun colectarea unor date similare privind: cantitățile de combustibil alimentate; tipul de combustibil (fossil, biocarburant, combustibil de aviație eligibil); trasabilitatea livrărilor și documentele justificative; verificarea de către o parte terță. Această suprapunere a datelor primare nu reprezintă o dublare juridică a obligațiilor, întrucât: - în cadrul sistemului MRV, aceste date sunt utilizate exclusiv pentru determinarea emisiilor reale de CO₂ și a obligației de conformare climatică (predarea certificatelor); - în ReFuelEU, aceleași date sunt utilizate pentru a verifica respectarea cotelor minime de SAF și a obligațiilor de realimentare.		
10.	Ministerul Finanțelor, scrisoarea nr. 09/2- 09/105 din 26.02.2026	Referitor la art. 12, din capitolul IX ale proiectului, prevede: La alin.(1) – aplicarea de către organul central de specialitate în domeniul energiei a unei amenzi pentru încălcarea prevederilor prezentei legi sau constituirea echivalentului financiar al acesteia. Formularea actuală este ambiguă, nefiind clar ce anume se intenționează prin „echivalentul în valoare financiară”, aspect care necesită clarificare. Totodată, norma prevede că în cazul în care aceste venituri vor fi încasate în bugetul de stat, ele vor fi direcționate pentru finanțarea exclusivă a proiectelor de cercetare și inovare în domeniul SAF. Această prevedere nu poate fi susținută, deoarece încalcă Principiul universalității, reglementat de art. 8 al Legii finanțelor publice și responsabilității bugetar	Se acceptă	Proiectul a fost ajustat urmare a ședinței de lucru din data de 4 martie 2026. Nota de fundamentare a fost ajustată, conform proiectului revăzut. Totodată, urmare aprobării Legii vor fi elaborate actele subsecvente, pentru claritatea normelor, cu privire la metodologia de stabilire a amenzilor, organul competent precum și alte aspecte privind mecanismul de implementare a prezentei Legi, și a respectării obligațiilor Republicii Moldova în calitate de stat candidat la UE.

		fiscale nr.181/2014, care interzice stabilirea de relații între anumite tipuri de resurse și cheltuieli. De asemenea, menționăm că veniturile provenite în amenzi constituie venituri generale ale bugetului de stat, fiind utilizate, potrivit cadrului legal în vigoare, pentru finanțarea tuturor cheltuielilor bugetare, fără a restricționa utilizarea lor pentru anumite tipuri de cheltuieli. La alin.(6) – Guvernul va asigura cadrul juridic și administrativ necesar pentru îndeplinirea obligațiilor și colectarea amenzilor. În acest sens, se propune să fie precizată expres autoritatea care va administra aceste amenzi, precum și care va fi mecanismul de colectare aplicat de acesta. Concomitent informăm, că autoritatea care va administra veniturile respective, va avea obligativitatea de a asigura colectarea, evidența și restituirea acestora, precum și corectitudinea calculării și încasării lor La alin.(9) – se propune de a exclude cuvintele „Ministerul Finanțelor de comun cu”, având în vedere că obligativitatea raportării utilizării veniturilor va reveni organului central de specialitate în domeniul energiei, care va fi responsabil de constatarea și aplicarea amenzilor. Totodată propoziția a doua de la art.14 alin.(15), se propune de reformulat, conform redacției de mai jos: <i>„Veniturile generate de astfel de tarife constituie venituri colectate și se gestionează de Organul central de specialitate în domeniul energiei, conform prevederilor Legii finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscal nr.181/2014”.</i> La Nota de Fundamentare. În compartimentul 4 subpct. 4.2 „Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative” este menționat că pentru implementarea prezentului		
--	--	---	--	--

		proiect va fi necesară alocarea resurselor financiare suplimentare din bugetul de stat. În acest context, nu este clar care este costul estimativ necesar pentru dezvoltarea și implementarea sistemului respectiv, și dacă sunt planificate alocații bugetare în aceste sens. Concomitent, informăm că reieșind din prevederile art.30 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, în compartimentul 4.2 din Nota de fundamentare urmează a fi descris impactul financiar asupra bugetului de stat, cu indicarea costurilor necesare, însoțite de calcule argumentate, defalcate pe ani, precum și a sursei de finanțare a cheltuielilor respective. Prin urmare, pentru estimarea cheltuielilor conform Legii menționate, se solicită de precizat dacă pentru implementarea măsurilor incluse în proiect sunt prevăzute resurse financiare în proiectul Cadrului Bugetar pe Termen Mediu 2026-2028, precum și în Legea bugetului de stat pentru anul 2026 nr.322/2025. Totodată, în Nota de fundamentare, referințele la „finanțare substanțială”, „facilități fiscale” și „credite fiscale” sunt formulate într-o manieră generală, nefiind precizată natura concretă a măsurilor. Lipsa unor detalii privind măsurile avute în vedere, modalitatea de aplicare și impactul estimat asupra bugetului de stat afectează claritatea și fundamentarea proiectului. În forma actuală, nu poate fi realizată o evaluare adecvată a sustenabilității financiare, motiv pentru care se impune detalierea explicită a instrumentelor propuse. În acest context, atenționăm că, este necesar de a se lua în vedere dispozițiile art.17 alin.(2) din Legea		
--	--	--	--	--

		finanțelor publice și responsabilității bugetar-fiscale nr.181/2014, potrivit căruia pe parcursul anului bugetar în curs nu pot fi puse în aplicare decizii care conduc la reducerea veniturilor și/sau majorarea cheltuielilor bugetare, dacă impactul financiar al acestora nu este prevăzut în buget și ale art.131 alin. (6) din Constituția Republicii Moldova care stipulează că, nici o cheltuială bugetară nu poate fi aprobată fără stabilirea sursei de finanțare.		
--	--	---	--	--



Nr. 08-1279 din 13.03.2026

Cancelaria de Stat

Prin prezenta, în conformitate cu pct.197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.610/2018, remitem pentru înregistrare *proiectul de lege privind condițiile de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil, ReFuelEU în domeniul aviației*, în lista proiectelor, care urmează a fi examinate în cadrul următoarei ședințe a Secretarilor generali.

CERERE
privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat
a proiectelor de acte ale Guvernului

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiect de lege privind condițiile de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil, ReFuelEU în domeniul aviației.
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale de comun cu Autoritatea Aeronautică Civilă.
3.	Justificarea depunerii cererii (<i>indicația corespunzătoare sau remarca precum că proiectul este elaborat din inițiativa autorului</i>)	Proiectul are drept scop transpunerea prevederilor: - Regulamentului (UE) 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 octombrie 2023 privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil (ReFuelEU în domeniul aviației) (Text cu relevanță pentru SEE), CELEX: 32023R2405, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L, 2023/2405 din 31 octombrie 2023. <i>Scopul</i> proiectului este asigurarea condițiilor de concurență echitabile în transportul aerian prin promovarea durabilității și a tranziției către emisii reduse de gaze cu efect de seră în sectorul aviatic. Stimularea utilizării combustibililor regenerabili de aviație (SAR) și a altor soluții nepoluante, pentru a reduce amprenta de CO ₂ în transportul aviatic.

3 ¹ .	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului (<i>PNA, PND, PNR, alte documente de planificare sectoriale</i>)	- Programul Național de Aderare a Republicii Moldova la UE (PNA) 2025-2029, CLUSTER 4., AGENDA VERDE ȘI CONECTIVITATE SUSTENABILĂ, Capitolul 14. „POLITICA DE TRANSPORT”, „Transport aerian”, Anexa A., acțiunea nr.186, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025; - Prevederile Anexei III a Acordului privind spațiul aerian comun între Uniunea Europeană și statele sale membre și Republica Moldova, semnat la Bruxelles, pe 26.06.2012, ratificat prin Legea nr. 292/2012, Capitolul E „Mediul înconjurător”.
4.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	<u>Avizare:</u> 1. Ministerul Energiei; 2. Ministerul Mediului (<i>inclusiv, Agenția de Mediu și Inspectoratul pentru Protecția Mediului</i>); 3. Ministerul Finanțelor; 4. Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (<i>inclusiv, Institutul Național de Standardizare din Moldova</i>); 5. Ministerul Afacerilor Interne; 6. Ministerul Afacerilor Externe; 7. Consiliul Concurenței; 8. Camera de Comerț și Industrie; 9. Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică; 10. Agenția Proprietății Publice (<i>inclusiv, Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, Î.S. „Aeroportul Internațional Mărculești”, Î.S. „MoldATSA”</i>). <u>Expertizare:</u> Centrul de Armonizare a Legislației.
5.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare.
6.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Tatiana BUDU – Consultant principal, Direcția politici în domeniul transportului aerian. Tel. 022 250-549 E-mail: tatiana.budu@midr.gov.md
7.	Anexe	1. Proiectul de lege -21 file; 2. Nota de fundamentare - 26 file; 3. Tabelul de concordanță R (UE) 2023/2405 – 54 file; 4. Sinteza prealabilă – 20 file; 5. Scrisorile și avizele – 24 file.
8.	Data și ora depunerii cererii	
9.	Semnătura	

**Viceprim-ministru,
ministru**

Vladimir BOLEA