



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. ____

din _____ 2026

Chișinău

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

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

Prezenta Hotărâre transpune parțial Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei din 11 februarie 2019 de instituire a unui sistem de performanță și de tarificare în cadrul cerului unic european și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 și (UE) nr. 391/201, CELEX: 32019R0317, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 056 din 25.02.2019, astfel cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/2045 din 10 octombrie 2025.

1. Se aprobă Regulamentul privind instituirea unui sistem de tarificare pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană (se anexează).
2. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
3. Prezenta hotărâre intră în vigoare la 01 ianuarie 2030.

PRIM-MINISTRU

Alexandru MUNTEANU

Contrasemnează:

**Viceprim-ministru,
Ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale**

Vladimir BOLEA

Regulament privind instituirea unui sistem de tarifare pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană

CAPITOLUL I. DOMENIUL DE APLICARE ȘI NOȚIUNI

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

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

3. Regulamentul se aplică:

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

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

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

4. Regulamentul se aplică serviciilor de navigație aeriană terminală furnizate în aeroporturile situate pe teritoriul Republicii Moldova cu un număr anual de 80 000 sau mai multe mișcări efectuate conform regulilor de zbor instrumental (în continuare - *IFR*).

5. MIDR poate decide să aplice dispozițiile Regulamentului și serviciilor de navigație aeriană terminală pe aeroporturile care nu au atins numărul respectiv de mișcări, menționate la pct.4.

6. În sensul Regulamentului se aplică următoarele noțiuni:

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

6.2. *centru de control regional* – o unitate care furnizează servicii de trafic aerian pentru zborurile controlate din zona sa de responsabilitate;

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

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

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

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

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

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

6.9. *investiții noi și existente* - achiziționarea, dezvoltarea, înlocuirea, modernizarea sau închirierea de active fixe în cazul cărora costurile de amortizare, costul capitalului sau, în cazul închirierii, costurile de funcționare pentru investiția respectivă sunt suportate în perioada de referință acoperită de planul de performanță;

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

6.11. *perioadă de referință* - perioada de valabilitate și aplicare a obiectivelor de performanță;

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

6.13. *reprezentant al utilizatorilor spațiului aerian* - orice persoană juridică sau entitate care reprezintă interesele uneia sau mai multor categorii de utilizatori ai spațiului aerian;

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

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

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

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

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

6.19. *anul n* – anul de bază sau anul care este în curs.

CAPITOLUL II. PRINCIPII PENTRU FINANȚAREA SERVICIILOR DE NAVIGAȚIE AERIANĂ

7. Costurile determinate ale serviciilor de navigație aeriană de rută se finanțează prin tarifele de rută impuse utilizatorilor spațiului aerian și, în cazul în care se aplică pct.30.

8. Costurile determinate ale serviciilor de navigație aeriană terminală se finanțează prin tarifele de navigație aeriană terminală impuse utilizatorilor spațiului aerian și, în cazul în care se aplică pct.30.

9. Veniturile provenite din tarifele de rută sau din tarifele de navigație aeriană terminală nu se utilizează pentru finanțarea activităților comerciale ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană.

CAPITOLUL III. CREAREA ZONELOR TARIFARE

10. În spațiul aerian de care sunt responsabile și în care sunt furnizate servicii de navigație aeriană utilizatorilor spațiului aerian, MIDR creează una sau mai multe zone tarifare în scopul aplicării tarifelor de rută („zonă tarifară de rută”) și una sau mai multe zone tarifare în scopul aplicării tarifelor de navigație aeriană terminală („zonă tarifară terminală”).

MIDR consultă reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian vizați înainte de a crea sau de a modifica aceste zone. MIDR informează Comisia și, dacă este cazul, Biroul central pentru tarife de

rută al Eurocontrol („CRCO”) cu privire la crearea sau modificarea zonelor tarifare respective, cu cel puțin șapte luni înainte de începerea perioadei de referință.

11. MIDR se asigură că întinderea geografică a zonelor tarifare este definită în mod clar. Zonile tarifare trebuie să fie compatibile cu furnizarea de servicii de navigație aeriană și pot include servicii furnizate de un furnizor de servicii de navigație aeriană stabilit în alt stat membru în legătură cu spațiul aerian transfrontalier.

12. În cazul în care serviciile de trafic aerian legate de apropierea și plecarea aeronavelor sunt furnizate în comun pentru un grup de aeroporturi, MIDR poate crea o zonă tarifară terminală specifică în zona terminală în cauză.

13. În cazul în care MIDR decide să creeze zone tarifare de rută sau zone tarifare terminale care se întind pe spațiul aerian pentru care sunt responsabili mai mulți FSNA sau în cazul în care MIDR decide să creeze o zonă tarifară comună, MIDR asigură aplicarea coerentă și uniformă a prezentului regulament în privința furnizării serviciilor de navigație aeriană în spațiul aerian în cauză. MIDR informează fără întârziere Comisia și CRCO al Eurocontrol cu privire la orice astfel de decizie.

14. MIDR poate modifica sau crea o nouă zonă tarifară terminală în cursul unei perioade de referință, cu următoarele condiții:

14.1. să consulte reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și furnizorii de servicii de navigație aeriană vizați înainte de modificare;

14.2. să notifice fără întârzieri nejustificate Comisia și CRCO al Eurocontrol cu privire la modificare;

14.3. să furnizeze Comisiei, fără întârzieri nejustificate, toate elementele următoare:

14.3.1 datele relevante privind costurile și traficul, care reflectă în mod adecvat situația înainte și după modificare;

14.3.2. observațiile reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian și ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană consultați în conformitate cu subpct.14.1.

14.3.3. o evaluare a impactului preconizat al modificării asupra îndeplinirii obiectivelor naționale de performanță sau a obiectivelor de performanță ale FAB în domeniul-cheie de performanță al rentabilității și asupra monitorizării performanței, conform Regulamentului privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.564/2025.

14.3.4. în caz de actualizare a planului de performanță cu datele relevante, conform Regulamentului privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.564/2025.

15. MIDR nu modifică o zonă tarifară de rută în cursul unei perioade de referință.

CAPITOLUL IV. STABILIREA BAZEI DE COST A TARIFELOR

16. Baza de cost a tarifelor de navigație aeriană de rută și terminală constă în costurile determinate aferente furnizării de servicii de navigație aeriană în zona tarifară în cauză. Costurile determinate care decurg din noile sisteme ATM și din restructurarea în profunzime a sistemelor ATM existente sunt incluse în baza de cost numai dacă sistemele respective sunt compatibile cu punerea în aplicare a Planului general european pentru ATM. MIDR poate decide să includă în baza de cost următoarele costuri determinate suportate în legătură cu furnizarea de servicii de navigație aeriană:

16.1. costurile determinate suportate de autoritățile competente;

16.2. costurile determinate suportate de entitățile calificate;

16.3. costurile determinate care decurg din Convenția internațională a EUROCONTROL privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene din 13 decembrie 1960, astfel cum a fost modificată ultima dată.

17. Fără a aduce atingere Capitolului XI din Regulamentul privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.564/2025, costurile determinate incluse în bazele de cost ale tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană de rută și terminală se stabilesc înainte de începerea fiecărei perioade de referință, ca parte a planului de performanță, în termeni reali și se specifică pentru fiecare an

calendaristic al acelei perioade în termeni reali și în termeni nominali, cu excepția costurilor determinate care se stabilesc în termeni nominali, atunci când se aplică contabilitatea în costuri istorice.

18. Costurile determinate incluse în bazele de cost ale tarifelor de navigație aeriană de rută și terminală se calculează în moneda națională. În cazul în care a fost creată o zonă tarifară comună cu o rată unitară unică, MIDR asigură conversia costurilor determinate într-o singură monedă, care poate fi euro sau o altă monedă națională a unuia dintre statele membre în cauză, pentru a asigura un calcul transparent al ratei unitare unice în conformitate cu pct.31.

19. Costurile determinate incluse în bazele de cost ale tarifelor de navigație aeriană de rută și terminală constau în:

- 19.1. costurile cu personalul;
- 19.2. costurile de funcționare, altele decât costurile cu personalul;
- 19.3. costurile de amortizare;
- 19.4. costul capitalului;
- 19.5. costurile excepționale.

În ceea ce privește costurile cu personalul includ remunerația brută, plățile pentru ore suplimentare, contribuția angajatorilor la sistemele de asigurări sociale, precum și costurile pensiilor și costurile altor beneficii. Costurile pensiilor se calculează pe baza unor ipoteze prudente, conform sistemului de pensii aplicabil sau legislației naționale, după caz. Aceste ipoteze trebuie precizate în planul de performanță.

În ceea ce privește costurile de funcționare, altele decât costurile cu personalul, includ costurile suportate pentru achiziționarea bunurilor și serviciilor utilizate în scopul furnizării de servicii de navigație aeriană, inclusiv servicii externalizate, materiale, energie, utilități, închirierea clădirilor, echipamente și instalații, întreținere, costurile de asigurare și cheltuielile de călătorie.

În ceea ce privește costurile de amortizare includ costurile legate de activele fixe totale aflate în exploatare în scopul furnizării serviciilor de navigație aeriană. Valoarea activelor fixe se amortizează în conformitate cu durata lor de viață preconizată, utilizându-se metoda liniară aplicată costurilor activelor amortizate. Pentru calculul amortizării, se aplică fie contabilitatea în costuri istorice, fie contabilitatea în costuri curente. Metodologia utilizată pentru a calcula costurile de amortizare nu se modifică pe durata amortizării și este compatibilă cu costul capitalului aplicat, și anume costul nominal al capitalului pentru contabilitatea în costuri istorice și costul real al capitalului pentru contabilitatea în costuri curente. În cazul în care se aplică contabilitatea în costuri curente, costul capitalului nu include rata inflației și se furnizează totodată cifrele echivalente din contabilitatea în costuri istorice, pentru a permite compararea și evaluarea.

În ceea ce privește costul capitalului este egal cu produsul următoarelor elemente:

- suma valorii contabile nete medii a activelor fixe aflate în exploatare sau în construcție și a eventualelor ajustări ale activelor totale, stabilite de autoritatea națională de supervizare și utilizate de furnizorul de servicii de navigație aeriană, și a valorii medii a activelor circulante nete, cu excepția conturilor purtătoare de dobândă, necesare pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană;

- media ponderată a ratei dobânzii debitoare și a rentabilității capitalului propriu. În ceea ce privește furnizorii de servicii de navigație aeriană fără capital propriu, media ponderată se calculează pe baza unei rate de rentabilitate aplicate diferenței dintre totalul activelor menționate la punctul (i) și datorii.

În scopul stabilirii costului capitalului, factorii de ponderare se bazează pe proporția finanțării prin îndatorare sau prin capitaluri proprii. Rata dobânzii debitoare este egală cu rata medie ponderată a dobânzii aplicată datorii furnizorului de servicii de navigație aeriană. Rentabilitatea capitalurilor proprii este cea prevăzută în planul de performanță pentru perioada de referință și se bazează pe riscul financiar asumat de furnizorul de servicii de navigație aeriană.

În cazul în care FSNA suportă costuri de închiriere a activelor fixe, aceste costuri nu se includ în calculul costului capitalului.

În ceea ce privește costurile excepționale constau în costuri nerecurente legate de furnizarea de servicii de navigație aeriană, inclusiv impozitele și taxele vamale nerambursabile.

20. Costurile determinate se alocă în mod transparent zonelor tarifare pentru care sunt suportate. Costurile determinate suportate pentru mai multe zone tarifare se alocă în mod proporțional, pe baza unei metodologii transparente.

În acest scop, AAC stabilește, înainte de începerea fiecărei perioade de referință, criteriile utilizate pentru alocarea costurilor determinate către zonele tarifare, inclusiv în ceea ce privește subpct. 20.1.2. și subpct. 20.1.3., precum și criteriile de alocare a costurilor determinate între serviciile de navigație aeriană de rută și serviciile de navigație aeriană terminală și includ aceste informații în planul de performanță, în conformitate cu punctul 3. Subpct.3.3 litera (d) din Anexa 2 a Regulamentului privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.564/2025.

20.1. Costurile determinate incluse în bazele de cost pentru zonele tarifare terminale acoperă costul următoarelor servicii:

20.1.1. serviciile de control de aerodrom sau serviciile de informare a zborurilor ale aerodromurilor, care includ serviciile consultative de trafic aerian și serviciile de alarmare;

20.1.2. serviciile de trafic aerian legate de apropierea și plecarea aeronavelor în limitele unei anumite distanțe față de un aeroport definite pe baza cerințelor operaționale;

20.1.3. partea proporțională a serviciilor de navigație aeriană comună serviciilor de navigație aeriană de rută și serviciilor de navigație aeriană terminală.

21. Costurile determinate suportate pentru zborurile scutite în conformitate cu pct.60-62 sunt compuse din:

21.1. costurile determinate ale zborurilor VFR scutite, calculate pe baza unei metodologii de calcul al costului marginal;

21.2. costurile determinate ale zborurilor IFR scutite, calculate ca produsul următoarelor elemente:

21.2.1. costurile determinate suportate pentru zborurile IFR, care constau în costurile determinate totale minus costurile determinate ale zborurilor VFR;

21.2.2. raportul dintre numărul de unități de servicii scutite și numărul total de unități de servicii, care este compus din unitățile de servicii aferente zborurilor IFR și, dacă nu sunt scutite, unitățile de servicii aferente zborurilor VFR.

Costurile determinate ale zborurilor VFR scutite se separă de costurile determinate suportate pentru zborurile IFR în scopul calculării ratei unitare.

22. AAC verifică, pentru fiecare zonă tarifară, dacă bazele de cost ale tarifelor de navigație aeriană de rută și terminală sunt conforme cu cerințele prevăzute la prezentul Capitol. În acest scop, AAC examinează documentele contabile relevante, inclusiv orice registru de active și alte materiale relevante pentru stabilirea bazei de cost a tarifelor.

CAPITOLUL V. COSTURI REALE

23. Dispozițiile CAPITOLULUI IV se aplică *mutatis mutandis* stabilirii costurilor reale.

CAPITOLUL VI. TRANSPARENȚA COSTURILOR

24. MIDR aprobă bazele de cost ale tarifelor pentru fiecare zonă tarifară în mod transparent.

25. Cel târziu cu patru luni înainte de începerea perioadei de referință, MIDR consultă, în mod coordonat, furnizorii de servicii de navigație aeriană, reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și, dacă este cazul, administratorii aeroporturilor și coordonatorii de aeroporturi cu privire la stabilirea prevăzută a costurilor determinate incluse în baza de cost a tarifelor de navigație aeriană de rută și terminală, la investițiile noi și existente, la previziunile în materie de unități de servicii și la politica tarifară pentru perioada de referință vizată.

MIDR procedează astfel și în cursul unei perioade de referință, în cazul în care intenționează să solicite o revizuire a obiectivelor de performanță în domeniul-cheie de performanță al rentabilității, în conformitate cu Regulamentul aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.564/2025.

MIDR furnizează tabelele de raportare și informațiile solicitate entităților invitate la consultare cu cel puțin trei săptămâni înainte de consultare.

26. În cursul perioadei de referință, MIDR consultă anual, în mod coordonat și în conformitate cu punctul 1 din anexa 6, furnizorii de servicii de navigație aeriană, reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și, dacă este cazul, administratorii aeroporturilor și coordonatorii de aeroporturi cu privire la costurile reale suportate în cursul anului precedent și la diferența dintre costurile reale și costurile determinate incluse în planul de performanță.

MIDR furnizează tabelul de raportare și informațiile solicitate în anexa nr.1 entităților invitate la consultare cu cel puțin trei săptămâni înainte de consultare.

27. MIDR furnizează Comisiei informațiile menționate la pct.25-26 la data la care acestea sunt furnizate părților consultate. MIDR informează, de asemenea, Comisia cu privire la rezultatul consultării.

CAPITOLUL VII. CALCULUL RATELOR UNITARE

28. MIDR calculează ratele unitare ale tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană de rută și terminală înainte de începerea fiecărui an al perioadei de referință.

29. Aceste rate se calculează prin împărțirea la numărul total preconizat al unităților de servicii de navigație aeriană de rută sau terminală pentru anul în cauză, calculat în conformitate cu Anexa nr. 2, a sumei algebrice a următoarelor elemente:

29.1. costurile determinate, exprimate în termeni nominali, pentru anul în cauză, stabilite în planul de performanță;

29.2. ajustările în funcție de inflație, în conformitate cu Capitolul VIII;

29.3. ajustările care rezultă din aplicarea mecanismului de împărțire a riscurilor în materie de trafic, în conformitate cu Capitolul IX;

29.4. ajustările care rezultă din aplicarea mecanismului de împărțire a riscurilor în materie de costuri, în conformitate cu Capitolul X;

29.5. ajustările care rezultă din aplicarea sistemelor de stimulente financiare;

29.6. ajustările care rezultă din modularea tarifelor de navigație aeriană, în conformitate cu capitolul XIV;

29.7. ajustările care rezultă din variațiile traficului, în conformitate cu pct.41;

29.8. ajustările care rezultă din variațiile traficului, în conformitate cu pct.42;

29.9. deducerea altor venituri, în conformitate cu subpct.29.3.;

29.10. finanțarea încrucișată între zonele tarifare de rută sau între zonele tarifare terminale;

29.11. ajustările în funcție de diferențele de venituri rezultate din aplicarea temporară a ratei unitare în conformitate cu Capitolul XI;

29.12. ajustările referitoare la perioadele de referință anterioare.

30. În sensul subpct. 29.9. următoarele venituri ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană obținute în anul n se deduc din costurile determinate ca „alte venituri”:

30.1. fondurile publice obținute de la autoritățile publice, inclusiv sprijinul financiar din partea programelor de asistență ale Uniunii;

30.2. veniturile obținute din activități comerciale, în cazul în care statul membru sau statele membre în cauză au decis ca aceste venituri să fie deduse;

30.3. în ceea ce privește serviciile de navigație aeriană terminală, veniturile obținute din contracte sau acorduri încheiate între furnizorii de servicii de navigație aeriană și administratorii aeroporturilor, în cazul în care statul membru sau statele membre în cauză au decis ca veniturile respective să fie deduse.

În ceea ce privește fondurile publice care acoperă costurile cu personalul și alte costuri de funcționare se deduc din costurile determinate cel târziu în anul n + 2. Fondurile publice care acoperă costurile de amortizare se deduc din costurile determinate în conformitate cu calendarul de amortizare a activului finanțat (durată și anuitate). Un stat membru poate decide să nu deducă din costurile determinate o sumă legată de costurile administrative suportate pentru raportarea privind acordul de finanțare, în cazul în care aceste costuri administrative nu sunt incluse în baza de cost a tarifelor. De

asemenea, un stat membru poate decide să nu deducă din costurile determinate fondurile publice primite pentru a acoperi costurile care nu sunt cunoscute la momentul elaborării planului de performanță și, prin urmare, nu sunt incluse în baza de cost a tarifelor. Utilizatorii spațiului aerian nu suportă costurile acoperite de fonduri publice.

În ceea ce privește literele veniturile menționate la subpct. 30.1. și 30.2. se deduc din costurile determinate cel târziu în anul $n + 2$.

31. Ratele unitare se calculează în moneda națională.

În cazul în care MIDR decide să creeze o zonă tarifară comună în conformitate cu Capitolul III, rata unitară se calculează într-o singură monedă, care poate fi euro. MIDR înștiințează Comisia și CRCO al Eurocontrol cu privire la moneda aplicabilă.

CAPITOLUL VIII. AJUSTAREA ÎN FUNCȚIE DE INFLAȚIE

32. Pentru fiecare an al perioadei de referință, costurile determinate incluse în bazele de cost ale tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană de rută și terminală ale anului n , exprimate în termeni nominali, se ajustează pe baza diferenței în procente dintre indicii inflației reale și indicii inflației prognozate pentru anul n respectiv și se includ ca ajustare pentru calculul ratei unitare pentru anul $n + 2$.

33. Costurile determinate menționate la Capitolul IV în cazul în care se aplică contabilitatea în costuri istorice, nu fac obiectul niciunei ajustări în funcție de inflație.

CAPITOLUL IX. MECANISMUL DE ÎMPĂRȚIRE A RISCURILOR ÎN MATERIE DE TRAFIC

34. În ceea ce privește sistemele de stimulente menționate la pct.24 din Regulamentul privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.564/2025, se aplică un mecanism de împărțire a riscurilor în materie de trafic. Potrivit acestui mecanism, riscul modificării veniturilor ca urmare a abaterilor de la previziunile în materie de unități de servicii prevăzute în planul de performanță este suportat în comun de furnizorii de servicii de navigație aeriană și de utilizatorii spațiului aerian, în conformitate cu dispozițiile prezentului punct.

35. În cazul în care, într-un an n dat, numărul real al unităților de servicii se abate de la previziunile incluse în planul de performanță pentru anul n respectiv cu maximum 2 %, veniturile suplimentare sau pierderea de venituri care rezultă se suportă integral de către furnizorul sau furnizorii de servicii de navigație aeriană în cauză.

36. În cazul în care, într-un an n dat, numărul real al unităților de servicii depășește previziunile în materie de unități de servicii incluse în planul de performanță pentru anul n în cauză cu mai mult de 2 %, 70 % din veniturile suplimentare obținute de furnizorul sau furnizorii de servicii de navigație aeriană în cauză peste procentul de 2 % al diferenței dintre unitățile de servicii reale și cele prognozate se transferă utilizatorilor spațiului aerian prin ajustarea ratelor unitare în anul $n + 2$.

36.1 În cazul în care, într-un an n dat, numărul real al unităților de servicii este inferior previziunilor în materie de unități de servicii incluse în planul de performanță pentru anul n în cauză cu mai mult de 2 %, 70 % din pierderile de venituri suferite de furnizorul sau furnizorii de servicii de navigație aeriană în cauză peste procentul de 2 % al diferenței dintre unitățile de servicii reale și cele prognozate se recuperează de la utilizatorii spațiului aerian prin ajustarea ratelor unitare în anul $n + 2$.

37. În cazul în care, într-un an n dat, numărul real al unităților de servicii este mai mic de 90 % din previziunile în materie de unități de servicii incluse în planul de performanță pentru anul n în cauză, pierderile de venituri suferite de furnizorul sau furnizorii de servicii de navigație aeriană în cauză peste procentul de 10 % al diferenței dintre unitățile de servicii reale și cele prognozate se recuperează integral de la utilizatorii spațiului aerian prin ajustarea ratelor unitare în anul $n + 2$.

37.1 În cazul în care, într-un an n dat, numărul real al unităților de servicii este mai mare de 110 % față de previziunile în materie de unități de servicii incluse în planul de performanță pentru

anul n în cauză, veniturile suplimentare obținute de furnizorul sau furnizorii de servicii de navigație aeriană în cauză peste procentul de 10 % al diferenței dintre unitățile de servicii reale și cele prognozate se transferă integral utilizatorilor spațiului aerian prin ajustarea ratelor unitare în anul n + 2.

38. AAC poate adapta valorile parametrilor mecanismului de împărțire a riscurilor în materie de trafic prevăzut la pct. 35-36. Atunci când adaptează aceste valori, autoritățile naționale de supervizare:

38.1. consultă reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și furnizorii de servicii de navigație aeriană vizați cu privire la valorile avute în vedere;

38.2. se asigură că expunerea la risc a furnizorilor de servicii de navigație aeriană care rezultă din această adaptare nu este mai mică decât venitul maxim expus riscului în conformitate cu mecanismul prevăzut la pct.35-36;

38.3. iau în considerare variația costurilor legate de asigurarea capacității de către furnizorul de servicii de navigație aeriană în cauză, din cauza variațiilor traficului.

39. Următoarele costuri determinate nu intră sub incidența dispozițiilor de la pct.35-38:

39.1. costurile determinate stabilite în conformitate cu Capitolul IV;

39.2. costurile determinate pentru servicii meteorologice.

40. MIDR pot exclude de la aplicarea pct.35-38 costurile determinate ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană care au primit permisiunea de a presta servicii de navigație aeriană fără certificare.

41. În ceea ce privește costurile determinate menționate la pct.39 și, dacă este cazul, la pct.40 orice venituri suplimentare în anul n datorate diferențelor dintre unitățile de servicii reale și previziunile în materie de unități de servicii incluse în planul de performanță pentru anul respectiv se transferă utilizatorilor spațiului aerian, iar pierderile de venituri se recuperează de la utilizatorii spațiului aerian printr-o ajustare a ratei unitare în anul n + 2.

42. Ajustările ratelor unitare menționate la Capitolul VII nu intră sub incidența dispozițiilor de la pct.35-38. În ceea ce privește ajustările menționate la Capitolul VII orice venituri suplimentare în anul n datorate diferențelor dintre unitățile de servicii reale și previziunile în materie de unități de servicii incluse în planul de performanță pentru anul respectiv se transferă utilizatorilor spațiului aerian, iar pierderile de venituri se recuperează de la utilizatorii spațiului aerian printr-o ajustare a ratei unitare în anul n + 2.

CAPITOLUL X. MECANISMUL DE ÎMPĂRȚIRE A RISCURILOR ÎN MATERIE DE COSTURI

43. În ceea ce privește sistemele de stimulente, se aplică un mecanism de împărțire a riscurilor în materie de costuri. Potrivit acestui mecanism, diferențele dintre costurile determinate incluse în planul de performanță și costurile reale sunt împărțite între furnizorii de servicii de navigație aeriană și utilizatorii spațiului aerian, în conformitate cu dispozițiile prezentului Capitol.

44. Diferențele menționate la pct.43 se împart după cum urmează:

44.1. în cazul în care, pe parcursul întregii perioade de referință, costurile reale sunt inferioare costurilor determinate, furnizorul de servicii de navigație aeriană sau statul membru în cauză păstrează integral diferența care rezultă;

44.2. în cazul în care, pe parcursul întregii perioade de referință, costurile reale depășesc costurile determinate, furnizorul de servicii de navigație aeriană sau statul membru în cauză acoperă integral diferența care rezultă.

45. Punctul 44 nu se aplică dacă diferențele dintre costurile determinate și costurile reale rezultă din cel puțin una dintre următoarele modificări:

45.1. modificări neprevăzute ale costurilor investițiilor noi și existente;

45.2. modificări neprevăzute ale costurilor menționate la Capitolul IV;

45.3. modificări neprevăzute și semnificative ale costurilor pensiilor stabilite în conformitate cu Capitolul IV, ca urmare a unor modificări neprevăzute ale legislației naționale în materie de pensii, ale legislației privind contabilitatea pensiilor sau ca urmare a unor modificări neprevăzute ale

condițiilor de pe piețele financiare, cu condiția ca aceste modificări ale costurilor pensiilor să fie în afara controlului furnizorului de servicii de navigație aeriană și, în cazul creșterii costurilor, ca furnizorul de servicii de navigație aeriană să fi luat măsuri rezonabile pentru a gestiona creșterea costurilor în cursul perioadei de referință;

45.4. modificări neprevăzute și semnificative ale costurilor care decurg din modificări neprevăzute ale ratelor dobânzilor la împrumuturile pentru finanțarea costurilor generate de furnizarea serviciilor de navigație aeriană, cu condiția ca aceste modificări ale costurilor să fie în afara controlului furnizorului de servicii de navigație aeriană și, în cazul creșterii costurilor, ca furnizorul de servicii de navigație aeriană să fi luat măsuri rezonabile pentru a gestiona creșterea costurilor în cursul perioadei de referință;

45.5. modificări neprevăzute și semnificative ale costurilor generate de modificări imprevizibile ale legislației fiscale naționale sau alte elemente de cost noi neprevăzute care nu sunt incluse în planul de performanță, dar sunt impuse de lege.

Costurile determinate aferente costurilor menționate în prezentul alineat sunt identificate și clasificate în planul de performanță, în conformitate cu punctul 3 subpct. 3.3 litera (h) din Anexa 2 a Regulamentului aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.564/2025. Diferențele dintre costurile determinate și cele reale menționate la prezentul alineat se identifică și se explică anual, în conformitate cu Anexele nr.1 și Anexa nr.3.

46. În ceea ce privește modificările neprevăzute ale costurilor menționate la pct.45.1. diferențele dintre costurile determinate și costurile reale se împart după cum urmează:

46.1. dacă, pe parcursul unui an calendaristic sau al întregii perioade de referință, costurile reale se situează sub costurile determinate, furnizorul de servicii de navigație aeriană sau statul membru în cauză rambursează diferența utilizatorilor spațiului aerian, printr-o reducere a ratei unitare în anul $n + 2$ sau în următoarea perioadă de referință, cu excepția cazului în care, pe baza unei justificări detaliate a furnizorului de servicii de navigație aeriană, autoritatea națională de supervizare decide, după consultarea reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian, că furnizorul de servicii de navigație aeriană nu trebuie să ramburseze o parte din diferența rezultată;

46.2. dacă, pe parcursul unui an calendaristic sau al întregii perioade de referință, costurile reale depășesc costurile determinate cu cel mult 5 %, statele membre pot decide ca diferența să fie recuperată de la utilizatorii spațiului aerian de către furnizorul de servicii de navigație aeriană sau de către statul membru în cauză, printr-o majorare a ratei unitare în anul $n + 2$ sau în următoarea perioadă de referință, sub rezerva aprobării de către autoritatea națională de supervizare a unei justificări detaliate prezentate de furnizorul de servicii de navigație aeriană, în special cu privire la necesitatea de a crește capacitatea, și după consultarea reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian.

În cazul în care, în cursul perioadei de referință, furnizorii de servicii de navigație aeriană intenționează să adauge, să anuleze sau să înlocuiască investiții majore în raport cu informațiile referitoare la investițiile majore identificate în planul de performanță în conformitate cu punctul 2.2 litera (b) din Anexa nr.2 a Regulamentului privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.564/2025, aceste modificări sunt aprobate de MIDR, după consultarea reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian.

47. În ceea ce privește modificările neprevăzute ale costurilor menționate la pct. 45.2., diferențele dintre costurile determinate și costurile reale se împart după cum urmează:

47.1. dacă, pe parcursul unui an calendaristic, costurile reale se situează sub costurile determinate stabilite pentru anul calendaristic respectiv, statele membre rambursează diferența utilizatorilor spațiului aerian printr-o reducere a ratei unitare în anul $n + 2$;

47.2. dacă, pe parcursul unui an calendaristic, costurile reale depășesc costurile determinate stabilite pentru anul calendaristic respectiv, statele membre recuperează diferența de la utilizatorii spațiului aerian printr-o majorare a ratei unitare în anul $n + 2$.

48. În ceea ce privește modificările neprevăzute ale costurilor menționate la pct.45.2.- 45.5., diferențele dintre costurile determinate și costurile reale se împart după cum urmează:

48.1. dacă, pe parcursul unui an calendaristic sau al întregii perioade de referință, costurile reale se situează sub costurile determinate, furnizorul de servicii de navigație aeriană sau statul membru în cauză rambursează diferența utilizatorilor spațiului aerian, printr-o reducere a ratei unitare în anul $n + 2$, în următoarea perioadă de referință sau, dacă sumele care trebuie recuperate au un impact disproporționat asupra ratei unitare, în următoarele două perioade de referință;

48.2. dacă, pe parcursul unui an calendaristic sau al întregii perioade de referință, costurile reale depășesc costurile determinate, statele membre pot decide ca diferența să fie recuperată de către furnizorul de servicii de navigație aeriană sau de către statul membru în cauză de la utilizatorii spațiului aerian, printr-o majorare a ratei unitare în anul $n + 2$, în următoarea perioadă de referință sau, dacă sumele care trebuie recuperate au un impact disproporționat asupra ratei unitare, în următoarele două perioade de referință.

49. AAC verifică anual dacă furnizorii de servicii de navigație aeriană aplică în mod corect dispozițiile prezentului capitol. AAC întocmesc un raport până la data de 1 septembrie a anului $n + 1$ cu privire la modificările costurilor menționate la pct.45 care au avut loc în anul n . Raportul face obiectul unei consultări a reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian.

AAC includ, de asemenea, în raportul care trebuie întocmit până la data de 1 septembrie a anului care urmează ultimului an al perioadei de referință soldul pentru întreaga perioadă de referință în ceea ce privește modificările neprevăzute ale costurilor menționate la pct.45.1.,45.3.,45.4. și 45.5..

CAPITOLUL XI. STABILIREA RATELOR UNITARE PENTRU ZONELE TARIFARE

50. MIDR aprobă anual o rată unitară pentru fiecare zonă tarifară în conformitate cu Capitolul VII. Fără a aduce atingere pct.52, ratele unitare nu se modifică în cursul unui an.

51. MIDR aprobă o rată unitară pentru anul n pentru fiecare zonă tarifară în conformitate cu următoarele cerințe:

51.1. AAC transmit Comisiei și CRCO al Eurocontrol, în numele statului lor membru, rata unitară calculată până la data de 1 iunie a anului $n - 1$. Această comunicare include tabelele de raportare și informațiile suplimentare prevăzute în Anexele nr.1 și nr.3;

51.2. înainte de data de 1 noiembrie a anului $n - 1$, dacă este necesar, autoritățile naționale de supervizare actualizează rata unitară calculată menționată la pct.51.1, în urma consultării utilizatorilor spațiului aerian. Ele transmit Comisiei și CRCO al Eurocontrol această rată unitară actualizată calculată, în numele statului lor membru, cel târziu până la data de 1 noiembrie a anului $n - 1$;

51.3. MIDR aprobă rata unitară pentru anul n cel târziu la data de 20 decembrie a anului $n - 1$ și informează Comisia și CRCO cu privire la rata respectivă.

52. Comisia verifică dacă ratele unitare menționate la pct.51 sunt calculate în conformitate cu cerințele prevăzute la Capitolul VII.

În cazul în care constată că o rată unitară nu îndeplinește cerințele prevăzute la pct.29, Comisia notifică și solicită MIDR să prezinte o rată unitară revizuită.

În cazul în care constată că rata unitară revizuită este calculată în conformitate cu cerințele prevăzute la Capitolul VII Comisia notifică acest lucru MIDR.

53. În cazul în care, din cauza timpului necesar pentru finalizarea procedurii menționate la alineatul (3), o rată unitară pentru anul n este revizuită după începutul anului la care se referă și această revizuire determină o diferență de venituri, rata unitară se ajustează după cum urmează:

53.1. o primă ajustare a ratei unitare în anul următor revizuirii ratei unitare; și

53.2. o ajustare finală a ratei unitare la doi ani după anul respectiv.

54. Dacă MIDR nu a aprobat un plan de performanță înainte de începerea perioadei de referință sau dacă planul de performanță este revizuit în conformitate cu Capitolul XI al Regulamentului aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr.564/2025 în cursul perioadei de referință, ratele unitare se recalculează, dacă este necesar, și se aplică cât mai curând posibil, pe baza planului de performanță adoptat sau a planului de performanță revizuit adoptat.

În cazul în care un plan de performanță este adoptat după începerea perioadei de referință, orice diferență de venituri cauzată de aplicarea ratei unitare sau a ratelor unitare calculate pe baza

proiectului de plan de performanță, în locul ratei unitare sau a ratelor unitare calculate pe baza planului de performanță adoptat determină o primă ajustare a ratei unitare în anul următor adoptării planului de performanță și o ajustare finală a ratei unitare la doi ani după anul respectiv. Dispozițiile Capitolelor IX și X se aplică pe baza planului de performanță adoptat și se aplică retroactiv începând cu prima zi a perioadei de referință.

În cazul în care un plan de performanță este revizuit în cursul perioadei de referință în conformitate cu Capitolul XI al Regulamentului aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.564/2025, orice diferență de venituri cauzată de aplicarea ratei unitare sau a ratelor unitare calculate pe baza planului de performanță adoptat, în locul ratei unitare sau a ratelor unitare calculate pe baza planului de performanță revizuit adoptat determină o primă ajustare a ratei unitare în anul următor adoptării planului de performanță revizuit și o ajustare finală a ratei unitare la doi ani după anul respectiv. Dispozițiile Capitolelor IX și X se aplică pe baza planului de performanță revizuit adoptat și se aplică retroactiv începând cu prima zi a anului în care se aplică planul de performanță revizuit.

55. Prin derogare de la pct.29, MIDR poate decide să stabilească rata unitară menționată la pct.50 la un nivel mai mic decât rata unitară calculată în conformitate cu pct.29. În acest caz, ele includ rata unitară mai scăzută în tabelele de raportare referitoare la calculul ratelor unitare în conformitate cu modelul din tabelul 2 din anexa nr.3. Diferența de venituri care rezultă nu se recuperează de la utilizatorii spațiului aerian.

CAPITOLUL XII. TRANSPARENȚA RATELOR UNITARE

56. Până la data de 1 august a fiecărui an, MIDR consultă, în mod coordonat, furnizorii de servicii de navigație aeriană, reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și, dacă este cazul, administratorii aeroporturilor și coordonatorii de aeroporturi cu privire la elementele esențiale legate de punerea în aplicare a prezentului regulament, astfel cum se prevede la punctul 2 din Anexa nr.6. Această consultare poate fi realizată odată cu consultarea menționată la pct.26.

MIDR furnizează tabelele de raportare și informațiile solicitate în Anexa nr.3 părților consultate cu cel puțin trei săptămâni înainte de consultare.

57. MIDR furnizează Comisiei informațiile menționate la pct.56 la data la care acestea sunt furnizate părților consultate. MIDR informează Comisia cu privire la rezultatul consultării.

CAPITOLUL XIII. CALCULAREA TARIFELOR

58. Tariful de rută pentru un zbor dat într-o zonă tarifară de rută dată este egal cu produsul dintre rata unitară stabilită pentru acea zonă tarifară de rută și unitățile de servicii de rută pentru zborul respectiv.

59. Tariful de navigație aeriană terminală pentru un zbor dat într-o zonă tarifară terminală dată este egal cu produsul dintre rata unitară stabilită pentru acea zonă tarifară terminală și unitățile de servicii de navigație aeriană terminală pentru zborul respectiv.

În scopul calculării tarifului de navigație aeriană terminală, apropierea și plecarea unui zbor se consideră a fi un singur zbor. Unitatea de calcul este fie zborul de sosire, fie zborul de plecare.

60. MIDR scutește următoarele zboruri de tarifele de rută:

60.1. zborurile efectuate de aeronave cu o masă maximă la decolare autorizată mai mică de două tone metrice;

60.2. zborurile mixte VFR/IFR în zonele tarifare în care acestea sunt efectuate exclusiv în condiții VFR și în care nu se percepe un tarif de rută pentru zborurile VFR;

60.3. zborurile efectuate exclusiv în scopul transportului, în misiune oficială, al șefilor de stat și al membrilor apropiați ai familiei acestora, al șefilor de guvern și al miniștrilor, atunci când în planul de zbor există o indicație a MIDR sau o mențiune corespunzătoare care confirmă că zborul este efectuat exclusiv în acest scop;

60.4. zborurile de căutare și salvare autorizate de AAC.

61. MIDR poate scuti următoarele zboruri de tarifele de rută:

61.1. zborurile militare efectuate de aeronave ale unui stat membru sau ale oricărei țări terțe;

61.2. zborurile de pregătire efectuate exclusiv în spațiul aerian al statului membru în cauză și exclusiv în scopul obținerii unei licențe sau a unei calificări în cazul echipajului de zbor din cabina de pilotaj, atunci când în planul de zbor există o mențiune corespunzătoare care confirmă că zborul este efectuat exclusiv în acest scop;

61.3. zborurile efectuate exclusiv în scopul verificării sau testării echipamentelor utilizate sau destinate utilizării ca mijloace de asistență de la sol pentru navigația aeriană, excluzând zborurile de poziționare efectuate de aeronavele respective;

61.4. zborurile care se încheie pe aeroportul de unde a decolat aeronava și în timpul cărora nu s-a efectuat nicio aterizare intermediară;

61.5. zborurile VFR;

61.6. zborurile umanitare autorizate de organismul competent adecvat;

61.7. zborurile efectuate de organele vamale și de poliție.

62. MIDR poate scuti de tarifele de navigație aeriană terminală zborurile menționate la pct.60-61.

63. Guvernul dispune entitatea care acoperă costurile serviciilor pe care furnizorii de servicii de navigație aeriană le-au furnizat zborurilor scutite de tarife de navigație aeriană de rută sau terminală în conformitate cu pct. 60 – 62.

CAPITOLUL XIV. MODULAREA TARIFELOR DE NAVIGAȚIE AERIANĂ

64. MIDR poate, pe o bază nediscriminatorie și transparentă, să moduleze tarifele de navigație aeriană pentru utilizatorii spațiului aerian pentru:

64.1. a optimiza utilizarea serviciilor de navigație aeriană;

64.2. a reduce impactul activităților de zbor asupra mediului;

64.3. a reduce nivelul de aglomerare a rețelei într-o anumită zonă sau pe o anumită rută în anumite momente;

64.4. a accelera implementarea capacităților SESAR ATM, înainte de perioada de timp stabilită în proiectele comune, în special în vederea acordării de stimulente pentru echiparea aeronavelor cu sisteme incluse în acestea.

MIDR se asigură că modularea tarifelor în ceea ce privește pct. 64.1. - 64.3. nu duce la nici o modificare globală a veniturilor anuale ale furnizorului de servicii de navigație aeriană comparativ cu situația în care tarifele nu ar fi fost modulate. Surplusurile sau deficiturile înregistrate la recuperare antrenează o ajustare a ratei unitare în anul $n + 2$.

65. Modularea tarifelor de navigație aeriană se aplică pentru tarifele de rută sau pentru tarifele de navigație aeriană terminală sau pentru ambele.

Înainte de aplicarea modulării tarifelor, MIDR consultă reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și furnizorii de servicii de navigație aeriană vizați cu privire la modularea avută în vedere.

66. AAC monitorizează punerea în aplicare corespunzătoare a modulării tarifelor de navigație aeriană de către MIDR și raportează în conformitate cu Capitolul XII din Regulamentul aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.564/2025.

CAPITOLUL XV. PERCEPEREA TARIFELOR

67. FSNA pot percepe tarifele printr-un tarif unic per zbor. Dacă tarifele se facturează și se percep la nivel regional, moneda de facturare poate fi euro, la rata unitară respectivă putându-se adăuga o rată unitară administrativă pentru costurile de facturare și de percepere.

68. FSNA se asigură că sumele percepute în numele lor sunt utilizate pentru finanțarea costurilor determinate în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament.

69. Utilizatorii spațiului aerian plătesc prompt și integral toate tarifele de navigație aeriană datorate în conformitate cu prezentul regulament.

70. MIDR se asigură că sunt aplicate măsuri de executare eficiente și proporționale, atunci când este necesar, pentru perceperea tarifelor de navigație aeriană. Aceste măsuri pot include refuzarea

serviciilor, reținerea aeronavelor sau alte măsuri de executare, în conformitate cu legislația statului membru în cauză.

CAPITOLUL XVI. SISTEMUL DE TARIFARE SIMPLIFICAT

71. Sub rezerva condițiilor prevăzute la pct.72, MIDR poate decide să aprobe și să aplice un sistem de tarifare simplificat pe durata unei întregi perioade de referință în ceea ce privește:

71.1. una sau mai multe zone tarifare de rută și una sau mai multe zone tarifare terminale;

71.2. unul sau mai mulți furnizori de servicii de navigație aeriană care furnizează servicii în zona sau zonele tarifare menționate la subpct.71.1.

72. MIDR poate decide să aprobe și să aplice un sistem de tarifare simplificat menționat la pct.71 numai dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

72.1. o decizie a Comisiei confirmă faptul că obiectivele de performanță prevăzute de statul membru în proiectul de plan de performanță sunt conforme cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii;

72.2. obiectivele de performanță în domeniile-cheie de performanță ale siguranței, capacității și mediului au fost atinse în cei trei ani care precedă adoptarea proiectului de plan de performanță menționat la pct.25 din Regulamentul aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.564/2025;

72.3. planul de performanță include un sistem de stimulente pentru obiectivele de capacitate, astfel cum se prevede la pct.24 din Regulamentul aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.564/2025;

72.4. furnizorii de servicii de navigație aeriană în cauză și utilizatorii spațiului aerian în cauză au fost consultați cu privire la decizia avută în vedere și utilizatorii spațiului aerian care reprezintă cel puțin 65 % din zborurile IFR operate în spațiul aerian în care statul membru sau statele membre în cauză sunt responsabile de furnizarea serviciilor de navigație aeriană sunt de acord cu decizia respectivă.

73. În cazul în care MIDR decide să aprobe și să aplice un sistem de tarifare simplificat în temeiul pct.72, acestea nu aplică:

(a) mecanismul de împărțire a riscurilor în materie de trafic menționat la Capitolul IX. Prin neaplicarea mecanismului de împărțire a riscurilor în materie de trafic, aceste riscuri sunt suportate așadar în totalitate de furnizorul de servicii de navigație aeriană;

(b) dispozițiile pct.46-49 referitoare la mecanismul de împărțire a riscurilor în materie de costuri;

(c) surplusurile sau deficitul înregistrate la recuperare care rezultă din modularea tarifelor de navigație aeriană, în conformitate cu Capitolul XIV.

Orice raportare din anii anteriori perioadei de referință pentru care se aplică sistemul de tarifare simplificat este luată în considerare la calcularea ratelor unitare.

74. În cazul în care decid să aprobe și să aplice un sistem de tarifare simplificat în temeiul pct.72, MIDR precizează și justifică decizia lor în planul de performanță, în conformitate cu punctul 1.7 din anexa 2.

CAPITOLUL XVII. SERVICII DE NAVIGAȚIE AERIANĂ TERMINALĂ, SERVICII CNS, MET ȘI AIS ȘI SERVICII DE DATE ATM SUPUSE UNOR CONDIȚII DE PIAȚĂ

75. Sub rezerva dispozițiilor prezentului capitol, MIDR poate decide, fie înainte, fie pe parcursul unei perioade de referință, că furnizarea unora sau a tuturor serviciilor de navigație aeriană terminală, a serviciilor CNS, MET și AIS sau a serviciilor de date referitoare la managementul traficului aerian („ATM”) furnizate în zonele lor tarifare stabilite în conformitate cu Capitolul III este supusă condițiilor de piață.

76. În cazul în care unul sau mai multe state membre decid să aplice pct.75 pentru perioada de referință următoare sau, după caz, pentru restul perioadei de referință și pentru serviciile în cauză, statul membru sau statele membre respective:

76.1. nu aplică obiective de rentabilitate, inclusiv stabilirea costurilor determinate, pentru indicatorii-cheie de performanță menționați în subpunctul 4.1. din Anexa nr.1 a Regulamentului aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.564/2025;

76.2. nu aplică mecanisme de împărțire a riscurilor în materie de trafic și de costuri în conformitate cu Capitolul IX și Capitolul X;

76.3. nu stabilesc stimulente financiare în domeniile-cheie de performanță ale capacității și mediului, în conformitate cu pct.24 din Regulamentul aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.564/2025;

76.4. nu calculează tarife de navigație aeriană terminală în conformitate cu pct.59;

76.5. nu stabilesc rate unitare de navigație aeriană terminală în conformitate cu Capitolul XI;

76.6. nu se supun cerințelor privind consultarea prevăzute la pct.26.

Subpct. 76.4.-76.6. se aplică numai serviciilor de navigație aeriană terminală.

În cazul în care, în cursul unei perioade de referință, un stat membru decide să aplice pct.75 acesta își revizuieste și planul de performanță, în conformitate cu Regulamentul privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană, în privința serviciilor în cauză.

77. MIDR decide să aplice pct.75 numai după ce a încheiat toate etapele următoare:

77.1. AAC a constatat, pe baza unei evaluări detaliate în conformitate cu condițiile stabilite în anexa 4, că furnizarea serviciilor în cauză este supusă condițiilor de piață;

77.2. a consultat reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian vizați cu privire la decizia avută în vedere și la evaluarea respectivă și a luat în considerare observațiile acestora, dacă era cazul;

77.3. a făcut publică decizia aprobată în vederea și evaluarea respectivă;

77.4. a prezentat Comisiei decizia aprobată în vederea și evaluarea respectivă și a primit acordul acesteia.

În ceea ce privește subpct.77.4. MIDR prezintă evaluarea cel târziu cu 12 luni înainte de începerea unei perioade de referință sau, în cazul unei evaluări efectuate în cursul perioadei de referință, fără întârzieri nejustificate după finalizarea evaluării. Comisia informează MIDR dacă este de acord că evaluarea a fost efectuată în conformitate cu condițiile prevăzute în Anexa nr.4. Comisia procedează astfel fără întârzieri nejustificate. Dacă este necesar, Comisia solicită MIDR informații suplimentare, pe care acesta le furnizează fără întârzieri nejustificate.

78. În cazul în care MIDR decide să aplice pct.75, AAC evaluează în mod regulat dacă condițiile prevăzute în Anexa nr.4 continuă să fie îndeplinite.

În cazul în care AAC constată că aceste condiții nu mai sunt îndeplinite, MIDR revocă decizia, fără întârzieri nejustificate, după parcurgerea etapelor prevăzute la pct.77 subpct.77.2.-77.4.

În urma revocării, FSNA nu aplică, pentru perioada de referință următoare sau, după caz, pentru restul perioadei de referință, exceptările menționate la pct.76 primul paragraf în ceea ce privește serviciile în cauză. În cazul în care revocarea survine în cursul perioadei de referință, FSNA în cauză își revizuieste și planul de performanță, în conformitate cu pct.41 din Regulamentul aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.564/2025.

79. În cazul în care serviciile care intră sub incidența pct.75 sunt furnizate într-o zonă tarifară comună creată în conformitate cu pct.13, MIDR poate decide că furnizarea unora sau a tuturor acestor servicii este supusă condițiilor de piață numai în comun. În acest caz, ele asigură în comun respectarea cerințelor prevăzute de prezentul Capitol.

80. În cazul în care MIDR decide să aplice pct.75, acesta transmite Comisiei informațiile specificate în Anexa nr.5 în primul an al fiecărei perioade de referință. Comisia nu pune la dispoziția publicului informațiile respective.

CAPITOLUL XVIII. FURNIZAREA DE INFORMAȚII

81. În scopul monitorizării, AAC, FSNA, administratorii aeroporturilor, coordonatorii de aeroporturi, utilizatorii spațiului aerian și administratorul rețelei furnizează MIDR datele în conformitate cu cerințele specifice aplicabile fiecărei părți prevăzute atât în prezentul Regulament cât

și în Regulamentul aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.564/2025. Datele se furnizează gratuit, în format electronic.

În ceea ce privește utilizatorii spațiului aerian, prezentul punct se aplică numai utilizatorilor care operează un număr de peste 35 000 de zboruri pe an în spațiul aerian european, calculat ca medie pe cei trei ani precedenți.

82. În cazul în care părțile menționate la pct.81 au furnizat deja o parte sau toate datele respective către Eurocontrol sau Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, ele nu sunt obligate să furnizeze MIDR aceste date, cu condiția să informeze MIDR cu privire la datele pe care le-au furnizat deja, la momentul furnizării acestora și să precizeze dacă le-au transmis către Eurocontrol sau către Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației.

83. Părțile menționate la pct.81 iau măsurile necesare pentru a asigura calitatea, validarea și transmiterea la timp a datelor pe care trebuie să le furnizeze în conformitate cu pct.81. La cererea MIDR, acestea furnizează informații cu privire la verificările de calitate și la procesele de validare a datelor respective.

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

COSTURI DETERMINATE ȘI REALE

1. TABEL DE RAPORTARE PRIVIND COSTURILE TOTALE ȘI COSTURILE UNITARE

1.1. Pentru fiecare entitate relevantă care suportă costuri într-o zonă tarifară se completează separat un tabel de raportare privind costurile totale și costurile unitare utilizând modelul din tabelul 1. În plus, se completează un tabel de raportare consolidat utilizând modelul din tabelul 1 care agregă datele de la entitățile relevante pentru zona tarifară. În ceea ce privește serviciile de navigație aeriană terminală, se completează un tabel de raportare suplimentar privind costurile totale și costurile unitare pentru fiecare aeroport care face obiectul prezentului regulament, utilizând modelul din tabelul 1. În cazul în care statele membre decid să aplice dispozițiile prezentului regulament altor aeroporturi menționate la pct.5, costurile acestor aeroporturi pot fi prezentate într-un tabel consolidat, utilizând modelul din tabelul 1, cu excepția costurilor totale menționate la rândul 4.2 din modelul din tabelul 1, care trebuie furnizate separat pentru fiecare aeroport în parte. În cazul în care o zonă tarifară cuprinde spațiul aerian al mai multor state membre, se completează un tabel de raportare comun, utilizând modelul din tabelul 1, în conformitate cu cerințele privind coerența și uniformitatea menționate la pct.13.

1.2. Tabelele de raportare privind costurile totale și costurile unitare menționate la punctul 1.1 trebuie completate în cadrul planului de performanță pentru fiecare an calendaristic al perioadei de referință și trebuie, de asemenea, completate anual pentru a raporta costurile reale și numărul real de unități de servicii. Numărul real de unități de servicii se stabilește pe baza cifrelor furnizate de entitatea care facturează și percepe tarifele. Orice diferență față de aceste cifre trebuie justificată în mod corespunzător în informațiile suplimentare.

Tabelul 1 - Costuri totale și costuri unitare

Numele zonei tarifarare										
Monedă										
Numele entității										
Detalii costuri	Costuri determinate - Planul de performanță - Perioada de referință					Costuri reale - Perioada de referință				
	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4

1. Detalii per tip (în termeni nominali)									
1.1 Personal									
din care costurile pensiilor									
1.2 Alte costuri de funcționare									
1.3 Amortizare									
1.4 Costul capitalului									
1.5 Costuri excepționale									
1.6 Costuri totale									
Total % n/n-1									

2. Detalii per serviciu (în termeni nominali)									
2.1 Management trafic aerian									
2.2 Comunicații									
2.3 Navigație									
2.4 Supraveghere									
2.5 Căutare și salvare									
2.6 Informare aeronautică									
2.7 Servicii meteorologice									
2.8 Costuri de supraveghere									
2.9 Alte costuri ale statului									
2.10 Costuri totale									
Total % n/n-1									

3. Informații suplimentare (în termeni nominali)									
Bază active medie									
3.1 Val. contabilă netă active fixe									
3.2 Ajustări active totale									
3.3 Active circulante nete									
3.4 Total bază active									
Costul capitalului %									
3.5 Costul capitalului înainte de impozitare									
3.6 Rentabilitatea capitalului propriu									
3.7 Rata medie a dobânzii debitoare									
3.8 Partea finanțării prin capitaluri proprii									
Costul proiectelor comune									
3.9 Proiecte comune									
Costul investițiilor noi și existente									
3.10 Amortizare									
3.11 Costul capitalului									
3.12 Costuri de închiriere									
Costuri Eurocontrol									

2.1.6. pentru fiecare entitate, descrierea compoziției fiecărui element al costurilor determinate, în funcție de tip și de serviciu (punctele 1 și 2 din tabelul 1), inclusiv o descriere a principalilor factori care explică variațiile planificate în perioada de referință;

2.1.7. pentru fiecare entitate, o descriere și o justificare a metodei adoptate pentru calcularea costurilor de amortizare (punctul 1.3 din tabelul 1): costurile istorice sau costurile curente menționate la pct.19 și, în cazul în care se utilizează contabilitatea în costuri curente, furnizarea datelor comparabile privind costurile istorice;

2.1.8. pentru fiecare entitate, descrierea și ipotezele aflate la baza fiecărui element al informațiilor suplimentare (punctul 3 din tabelul 1), inclusiv o descriere a principalilor factori care explică variațiile din perioada de referință;

2.1.9. pentru fiecare entitate, descrierea ipotezelor utilizate pentru calcularea costului capitalului (punctul 1.4 din tabelul 1), inclusiv structura bazei de active, rentabilitatea capitalurilor proprii, dobânda debitoare medie și partea finanțării bazei de active prin îndatorare și prin capitaluri proprii;

2.1.10. descrierea costurilor determinate ale proiectelor comune (punctul 3.9 din tabelul 1).

Orice modificare adusă subpct. 2.1.1.-2.1.10. în cursul perioadei de referință se raportează împreună cu informațiile furnizate în conformitate cu punctul 2.2.

2.2. Se furnizează anual următoarele informații suplimentare, împreună cu informațiile care trebuie incluse în tabelele de raportare privind costurile totale și costurile unitare menționate la punctul 1.1:

2.2.1. pentru fiecare entitate și pentru fiecare element de cost, o descriere a costurilor reale raportate și a diferenței dintre aceste costuri și costurile determinate, pentru fiecare an al perioadei de referință;

2.2.2. o descriere a numărului real de unități de servicii raportat și o descriere a eventualelor diferențe dintre unitățile respective și cifrele furnizate de entitatea care facturează și percepe tarifele, precum și a eventualelor diferențe dintre unitățile respective și previziunile incluse în planul de performanță, pentru fiecare an al perioadei de referință;

2.2.3. defalcarea costurilor reale ale proiectelor comune pe fiecare proiect în parte;

2.2.4. justificarea diferenței dintre costurile determinate și costurile reale ale investițiilor noi și existente ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, precum și a diferenței dintre data planificată și data efectivă de intrare în funcțiune a activelor fixe finanțate prin investițiile respective, pentru fiecare an al perioadei de referință;

2.2.5. descrierea proiectelor de investiții adăugate, anulate sau înlocuite în perioada de referință în raport cu proiectele de investiții majore identificate în planul de performanță și aprobate de autoritatea națională de supervizare în conformitate cu pct.46.

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

CERINȚE PENTRU CALCULAREA UNITĂȚILOR DE SERVICII DE NAVIGAȚIE AERIANĂ DE RUTĂ ȘI TERMINALĂ MENȚIONATE LA CAPITOLUL VII

1. Calculul unităților de servicii de navigație aeriană de rută

1.1. Unitățile de servicii de navigație aeriană de rută se calculează ca produsul dintre factorul „distanță” și factorul „greutate” pentru zborul în cauză. Numărul total de unități de servicii de rută cuprinde numărul total de unități de servicii aferente zborurilor IFR, precum și unitățile de servicii aferente zborurilor VFR, în cazul în care acestea nu sunt scutite în conformitate cu pct.60-62.

1.2. Factorul „distanță” pentru o anumită zonă tarifară se obține prin împărțirea la o sută a numărului care reprezintă distanța ortodromică, exprimată în kilometri, parcursă între aerodromul de plecare din interiorul zonei tarifare sau punctul de intrare în aceasta și aerodromul de sosire din interiorul zonei tarifare sau punctul de ieșire din aceasta, în funcție de ruta reală parcursă, astfel cum este înregistrată de administratorul de rețea. Distanța care se ia în considerare se reduce cu 20 km pentru fiecare decolare și aterizare din zona tarifară.

1.3. Factorul „greutate”, exprimat printr-un număr cu două zecimale, este rădăcina pătrată a numărului obținut prin împărțirea la cincizeci a numărului cu o zecimală care reprezintă greutatea maximă certificată la decolare a aeronavei, exprimată în tone metrice, astfel cum figurează în manualul de zbor al aeronavei.

1.4. Atunci când pentru o aeronavă sunt certificate mai multe greutateți maxime la decolare, se utilizează cea mai mare dintre acestea.

1.5. Operatorii de aeronave trebuie să declare organismului responsabil de colectarea tarifelor componența flotei lor și greutatea maximă certificată la decolare a fiecărei aeronave, ori de câte ori are loc o modificare și cel puțin o dată pe an. În cazul în care factorul „greutate” nu este cunoscut, acesta se calculează luând în considerare greutatea celei mai grele aeronave cunoscute de același tip.

1.6. În cazul în care tarifele sunt facturate la nivel regional, statele membre pot adopta modalități comune de aplicare.

2. Calculul unităților de servicii de navigație aeriană terminală

2.1. Unitatea de servicii de navigație aeriană terminală este egală cu factorul „greutate” pentru aeronava în cauză.

2.2. Factorul „greutate”, exprimat ca număr cu două zecimale, este numărul obținut prin împărțirea la cincizeci a numărului care reprezintă cea mai mare greutate maximă certificată la decolare a aeronavei, menționată la punctele 1.3-1.5, exprimată în tone metrice și ridicată la puterea 0,7.

Anexa nr. 3

la Regulamentul privind instituirea unui sistem de tarificare pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană

RATE UNITARE

1. TABELE DE RAPORTARE PRIVIND CALCULUL RATELOR UNITARE

Pentru fiecare entitate relevantă care suportă costuri într-o zonă tarifară se completează anual și separat un tabel de raportare privind calculul ratelor unitare utilizând modelul din tabelul 2. În plus, se completează anual un tabel de raportare consolidat utilizând modelul din tabelul 2 care agregă datele de la entitățile relevante pentru zona tarifară.

2. TABELE DE RAPORTARE PRIVIND INFORMAȚIILE SUPLIMENTARE REFERITOARE LA AJUSTĂRI

Pentru fiecare zonă tarifară se completează anual un tabel de raportare consolidat privind informațiile suplimentare referitoare la ajustări, utilizând modelul din tabelul 3.

3. TABELE DE RAPORTARE PRIVIND INFORMAȚIILE SUPLIMENTARE REFERITOARE LA PROIECTELE COMUNE ȘI LA VENITURILE OBȚINUTE DIN PROGRAMELE DE ASISTENȚĂ ALE UNIUNII

Pentru fiecare zonă tarifară se completează anual, utilizând modelul din tabelul 4, un tabel de raportare consolidat privind informațiile suplimentare referitoare la proiectele comune și la veniturile obținute din programele de asistență ale Uniunii.

Tabelul 2 - Calculul ratei unitare

Numele zonei tarifare		
Monedă		
Numele entității		Perioadă de referință

Tabelul 2 A - Ajustări pentru anul n

	N	N+1	N+2	N+3	N+4
A. Împărțirea costurilor					
Costuri determinate					
1.1 Costuri determinate în termeni nominali - excl. VFR-Tabelul 1 (art.22)					
Calculul ajustării inflației					
2.1 Costuri determinate supuse ajustării inflației					
2.2 Indicele inflației prognozate - Tabelul 1					
2.3 Indicele inflației reale - Tabelul 1					
2.4 Indicele inflației totale reale / prognozate (în %)					
2.5 Ajustarea inflației pentru anul n (art.26)					
Diferențe între costurile determinate și costurile reale menționate la art. 28 al. (4)-(6)					
3.1 Investiții noi și existente [art. 28 al. (4)]					
3.3 Costuri ale autorităților competente și ale entităților calificate [art. 28 al. (5)]					
3.4 Costuri ale Eurocontrol [art. 28 al. (5)]					
3.5 Costurile pensiilor [art. 28 al. (6)]					
3.6 Dobânzi la împrumuturi [art. 28 al. (6)]					
3.7 Modificări legislative [art. 28 al. (6)-(8)]					
3.8 Diferențe între costurile determinate și costurile reale pentru anul n [art. 28 al. (4)-(6)]					
B. Împărțirea riscurilor în materie de trafic					
Ajustarea împărțirii riscurilor în materie de trafic					
4.1 Costuri determinate supuse împărțirii riscurilor în materie de trafic					
4.2 % abatere menționată la art. 27 al. (2) și (5)					
4.3 % venituri suplimentare rambursate utilizatorilor menționate la art. 27 al. (3) și (5)					
4.4 % pierdere de venituri suportată de utilizatorii spațiului aerian menționată la art. 27 al. (3) și (5)					
4.5 % abatere menționată la art. 27 al. (4)					
4.6 Numărul total prevăzut de unități de servicii (planul de performanță)					
4.7 Numărul total real de unități de servicii					
4.8 Numărul total real / prevăzut de unități de servicii (în %)					

4.9 Ajustarea împărțirii riscurilor în materie de trafic pentru anul n [art. 27 al. (2)-(5)]					
Ajustări ale traficului					
5.1 Pentru costurile determinate care nu sunt supuse împărțirii riscurilor în materie de trafic [art. 27 al. (8)]					
5.2 Ajustări ale ratei unitare pentru anul n care nu sunt supuse împărțirii riscurilor în materie de trafic [art. 27 al. (9)]					
5.3 Ajustări ale traficului pentru anul n [art. 27 al. (8) și (9)]					
C. Sisteme de stimulente financiare pentru capacitate și mediu					
Ajustări referitoare la stimulentele financiare					
6.1 Stimulente financiare referitoare la capacitate [art. 11 al. (3)]					
6.2 Stimulente financiare referitoare la mediu [art. 11 al. (4)]					
6.3 Stimulente financiare suplimentare referitoare la capacitate [art. 11 al. (4)]					
6.4 Stimulente financiare pentru anul n [art. 11 al. (3) și (4)]					
D. Alte ajustări					
Modularea tarifelor					
7.1 Ajustare pentru a asigura neutralitatea veniturilor pentru modularea tarifelor în anul n [art. 32 al. (1)]					
Revizuirea ratei unitare					
8.1 Rata unitară temporară aplicată în anul n					
8.2 Diferența de venituri datorată aplicării temporare a ratei unitare în anul n [art. 29 al. (5)]					
Finanțări încrucișate între zone tarifare					
9.1 Finanțare încrucișată pentru (+) / de la (+) alte zone tarifare pentru anul n					
Alte venituri					
10.1 Programe de asistență ale Uniunii [art. 25 al. (3) lit. (b)]					
10.2 Fonduri publice naționale [art. 25 al. (3) lit. (a)]					
10.3 Activități comerciale [art. 25 al. (3) lit. (b)]					
10.4 Venituri din contracte cu administratori de aeroporturi [art. 25 al. (3) lit. (c)]					
10.5 Total alte venituri pentru anul n [art. 25 al. (3)]					
Aplicarea unei rate unitare reduse					
11.1 Pierdere de venituri aferentă aplicării unei rate unitare reduse în anul n [art. 29 al. (6)]					
12 Total ajustări pentru anul n					

Costuri, venituri și alte sume în '000 Unități de servicii în '000

(1) inclusiv ajustările referitoare la perioadele de referință anterioare [a rt. 25 al. (2) lit. (1)]

Tabelul 2 B - Calculul ratei unitare pentru anul n (1)

	N	N+1	N+2	N+3	N+4
13.1 Costuri determinate în termeni nominali - excl. VFR [art. 25 al. (2) lit. (a)]					
13.2 Ajustarea inflației : sumă raportată către anul n [art. 25 al. (2) lit. (b)]					
13.3 Ajustarea împărțirii riscurilor în materie de trafic : sume reportate către anul n [art. 25 al. (2) lit. (c)]					

13.4 Diferențe între costuri conform art. 28 al. (4)-(6) : sume reportate către anul n [art. 25 al. (2) lit. (d)]					
13.5 Stimulente financiare : sume reportate către anul n [art. 25 al. (2) lit. (e)]					
13.6 Modularea tarifelor : sume reportate către anul n [art. 25 al. (2) lit. (f)]					
13.7 Ajustări ale traficului : sume reportate către anul n [art. 25 al. (2) lit. (g) și (h)]					
13.8 Alte venituri [art. 25 al. (2) lit. (i)]					
13.9 Finanțări încrucișate între zone tarifare [art. 25 al. (2) lit. (j)]					
13.10 Diferențe de venituri generate de aplicarea temporară a ratei unitare [art. 25 al. (2) lit. (k)]					
13.11 Total general pentru calculul ratei unitare pentru anul n					
13.12 Numărul total prevăzut de unități de servicii pentru anul n (planul de performanță)					
13.13 Rata unitară pentru anul n conform art. 25 al. (2) (în moneda națională)					
13.14 Reducere conform art. 29 al. (6), dacă este cazul (în moneda națională)					
14 Rata unitară aplicabilă pentru anul n					

Costuri, venituri și alte sume în '000 Unități de servicii în '000

(1) inclusiv ajustările referitoare la perioadele de referință anterioare [art. 25 al. (2) lit. (l)]

Tabelul 3 - Informații suplimentare privind ajustările

Numele zonei tarifare

Informații suplimentare privind ajustările	Sume	N	N+1	N+2	N+3	N+4	După PR
Ajustarea inflației în anul n							
Ajustarea inflației în anul n+1							
Ajustarea inflației în anul n+2							
Ajustarea inflației în anul n+3							
Ajustarea inflației în anul n+4							
Total ajustarea inflației (art. 26)							
Împărțirea riscurilor în materie de trafic în anul n							
Împărțirea riscurilor în materie de trafic în anul n+1							
Împărțirea riscurilor în materie de trafic în anul n+2							
Împărțirea riscurilor în materie de trafic în anul n+3							
Împărțirea riscurilor în materie de trafic în anul n+4							
Total ajustarea împărțirii riscurilor în materie de trafic [art. 27 al. (2)-(5)]							
Diferență costuri investiții în anul n							
Diferență costuri investiții în anul n+1							
Diferență costuri investiții în anul n+2							
Diferență costuri investiții în anul n+3							
Diferență costuri investiții în anul n+4							
Total ajustare legată de costurile investițiilor [art. 28 al. (4)]							
Diferență costuri autorități competente și entități calificate în anul n							

Diferență costuri autorități competente și entități calificate în anul n+1						
Diferență costuri autorități competente și entități calificate în anul n+2						
Diferență costuri autorități competente și entități calificate în anul n+3						
Diferență costuri autorități competente și entități calificate în anul n+4						
Total ajustări legate de costurile autorităților competente și ale entităților calificate [art. 28 al. (5)]						
Diferență costuri ale Eurocontrol în anul n						
Diferență costuri ale Eurocontrol în anul n+1						
Diferență costuri ale Eurocontrol în anul n+2						
Diferență costuri ale Eurocontrol în anul n+3						
Diferență costuri ale Eurocontrol în anul n+4						
Total ajustări legate de costurile Eurocontrol [art. 28 al. (5)]						
Diferență costurile pensiilor în anul n						
Diferență costurile pensiilor în anul n+1						
Diferență costurile pensiilor în anul n+2						
Diferență costurile pensiilor în anul n+3						
Diferență costurile pensiilor în anul n+4						
Total ajustare legată de costurile pensiilor [art. 28 al. (6)]						
Diferență dobânzi la împrumuturi în anul n						
Diferență dobânzi la împrumuturi în anul n+1						
Diferență dobânzi la împrumuturi în anul n+2						
Diferență dobânzi la împrumuturi în anul n+3						
Diferență dobânzi la împrumuturi în anul n+4						
Total ajustare legată de dobânzile la împrumuturi [art. 28 al. (6)]						
Costuri aferente modificărilor legislative în anul n						
Costuri aferente modificărilor legislative în anul n+1						
Costuri aferente modificărilor legislative în anul n+2						
Costuri aferente modificărilor legislative în anul n+3						
Costuri aferente modificărilor legislative în anul n+4						
Total ajustare legată de modificările legislative [art. 28 al. (6)]						
Stimulente financiare în anul n						
Stimulente financiare în anul n+1						
Stimulente financiare în anul n+2						
Stimulente financiare în anul n+3						
Stimulente financiare în anul n+4						
Total stimulente financiare [art. 11 al. (3) și (4)]						
Modularea tarifelor în anul n						
Modularea tarifelor în anul n+1						
Modularea tarifelor în anul n+2						
Modularea tarifelor în anul n+3						
Modularea tarifelor în anul n+4						

Total ajustare legată de modularea tarifelor [art. 32 al. (1)]							
Ajustarea traficului în anul n							
Ajustarea traficului în anul n+1							
Ajustarea traficului în anul n+2							
Ajustarea traficului în anul n+3							
Ajustarea traficului în anul n+4							
Total ajustarea traficului [art. 27 al. (8) și (9)]							

Sume în '000 (moneda națională)

Tabelul 4 - Informații suplimentare privind proiectele comune și veniturile obținute din programele de asistență ale Uniunii alocate zonei tarifare

Numele zonei tarifare:

Sume primite

Referința proiectului (conform acordului de grant)	Titlul proiectului	Valoarea proiectului finanțat în '000 euro - Total	Valoarea proiectului finanțat - Pentru zona tarifară	Sume acordate (conf. acord de grant) - Total	Sume acordate - Pentru zona tarifară	Proiect comun a/n	PR anterioare	N	N+1	N+2	N+3
Total în '000 euro											
Total în '000 moneda națională											

Sume rambursate utilizatorilor spațiului aerian prin alte venituri

4. INFORMAȚII SUPLIMENTARE PENTRU TABELELE DE RAPORTARE MENȚIONATE LA PUNCTELE 1, 2 ȘI 3

Se furnizează următoarele informații suplimentare, împreună cu informațiile care trebuie incluse în tabelele de raportare privind calculul ratei unitare și informațiile suplimentare privind ajustările menționate la punctele 1 și 2:

- 4.1. descrierea diferitelor zone tarifare și justificarea stabilirii lor, în special în privința zonelor tarifare terminale și a eventualelor subvenții încrucișate între zone tarifare;
- 4.2. descrierea politicii de acordare a scutirilor și descrierea mijloacelor de finanțare pentru acoperirea costurilor asociate;
- 4.3. descrierea ajustărilor rezultate din mecanismul de împărțire a riscurilor în materie de trafic în conformitate cu Capitolul IX;
- 4.4. descrierea diferențelor dintre costurile determinate și costurile reale pentru anul n ca urmare a modificărilor costurilor menționate la pct.45, inclusiv descrierea modificărilor menționate la Capitolul X;
- 4.5. descrierea ajustărilor rezultate din modificările neprevăzute ale costurilor în conformitate cu pct.45-48.
- 4.6. descrierea celorlalte venituri, dacă este cazul, defalcate pe diferitele categorii menționate la pct.30;
- 4.7. descrierea aplicării sistemelor de stimulente financiare menționate la pct.24 din Regulamentul aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.564/2025 în anul n și a avantajelor și dezavantajelor

- financiare rezultate; descrierea și explicarea modulării tarifelor de navigație aeriană aplicate în anul n în conformitate cu Capitolul XIV, dacă este cazul, și a ajustărilor rezultate.
- 4.8. descrierea ajustărilor referitoare la aplicarea temporară a unei rate unitare în temeiul pct.54;
- 4.9. descrierea finanțărilor încrucișate între zonele tarifare de rută sau între zonele tarifare terminale;
- 4.10. informații privind aplicarea unei rate unitare mai scăzute în temeiul pct.55 decât rata unitară calculată în conformitate cu pct.29 și mijloacele de finanțare a diferenței de venituri;
- 4.11. informații și defalcarea ajustărilor referitoare la perioadele de referință anterioare care au un impact asupra calculului ratei unitare.

Se furnizează următoarele informații suplimentare, împreună cu informațiile care trebuie incluse în tabelele de raportare privind informațiile suplimentare referitoare la proiectele comune și la veniturile obținute din programele de asistență ale Uniunii menționate la punctul 3:

- 4.12. informații privind costurile proiectelor comune și ale altor proiecte finanțate, defalcate pe proiecte, și fondurile publice obținute de la autoritățile publice pentru aceste proiecte.

Anexa nr. 4
la Regulamentul privind instituirea unui sistem de tarifare
pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană

CRITERII PENTRU A EVALUA DACĂ FURNIZAREA SERVICIILOR MENȚIONATE LA PCT.75 ESTE SUPUSĂ CONDIȚIILOR DE PIAȚĂ

1. Măsura în care furnizorii de servicii pot alege în mod liber să ofere sau să retragă furnizarea acestor servicii:

- 1.1. existența oricărei bariere semnificative de ordin juridic, economic sau de altă natură care ar împiedica un furnizor de servicii să ofere sau să continue să furnizeze aceste servicii;
- 1.2. sfera de aplicare, durata și valoarea contractelor de servicii;
- 1.3. existența unor proceduri care permit transferul de la operator către o altă parte sau punerea la dispoziția acestuia în alt mod a activelor corporale și necorporale, a drepturilor de proprietate intelectuală și a personalului.

2. Măsura în care există o alegere liberă în ceea ce privește prestatorul de servicii, inclusiv, în cazul aeroporturilor, opțiunea de prestare către sine a serviciilor de navigație aeriană terminală:

- 2.1. existența unor bariere juridice, contractuale sau practice care împiedică schimbarea furnizorului de servicii sau, în cazul serviciilor de navigație aeriană terminală, trecerea la prestarea către sine a serviciilor de navigație aeriană de către aeroporturi;
- 2.2. existența unui proces de consultare pentru a ține seama de opiniile utilizatorilor spațiului aerian atunci când se modifică modalitățile de furnizare a serviciilor.

3. Măsura în care există fie o structură și o concurență de piață, fie o perspectivă de concurență credibilă:

- 3.1. existența unei proceduri de licitație publică (nu se aplică în cazul prestării către sine);
- 3.2. dovada că și alți furnizori de servicii credibili au posibilitatea de a participa la procedura de licitație și au furnizat servicii în trecut, inclusiv opțiunea de prestare către sine pentru aeroport.

4. Pentru serviciile de navigație aeriană terminală, măsura în care aeroporturile sunt supuse presiunilor comerciale în privința costurilor sau reglementării bazate pe stimulente:

- 4.1. existența sau inexistența unei concurențe active între aeroporturi pentru atragerea companiilor aeriene;
- 4.2. măsura în care aeroporturile suportă tariful serviciilor de navigație aeriană;
- 4.3. măsura în care aeroporturile funcționează într-un mediu concurențial sau în funcție de stimulente economice destinate să mențină tarifele la un nivel scăzut sau să stimuleze în alt mod reducerea costurilor.

5. Măsura în care un furnizor de servicii de navigație aeriană terminală sau de servicii CNS, MET și AIS sau de servicii de date ATM care furnizează și servicii de navigație aeriană de rută are o contabilitate și o raportare separată.
6. Pentru serviciile de navigație aeriană terminală, evaluarea prevăzută în prezenta anexă se efectuează pentru fiecare aeroport în parte sau pentru grupuri de aeroporturi.

Anexa nr. 5
la Regulamentul privind instituirea unui sistem de tarifyare
pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană

**TABELE DE RAPORTARE ÎN SPRIJINUL BAZEI DE COST ȘI AL RATELOR UNITARE
CARE TREBUIE FURNIZATE COMISIEI ÎN CONFORMITATE CU PCT.80**

1. COSTURILE SERVICIILOR DE NAVIGAȚIE AERIANĂ

1.1. Tabele de raportare

În scopul raportării datelor din tabelele A și B, se urmează instrucțiunile de mai jos:

5. tabelele se completează pentru fiecare zonă tarifară. Prețurile și costurile se stabilesc în monedă națională;
6. pentru tabelul A, cifrele sunt cele reale pentru perioada cuprinsă între anul (n – 5) și anul (n – 1) și cifrele prevăzute începând cu anul (n);
7. pentru tabelul B, prețul anual trebuie să reflecte valoarea contractului. Unitatea de producție luată în considerare pentru a determina valoarea contractului trebuie descrisă și raportată în tabel de către statul membru în cauză. În ceea ce privește serviciile de navigație aeriană terminală, tabelul B se completează separat pentru fiecare aeroport unde serviciile de navigație aeriană sunt furnizate în condiții de piață în zona tarifară terminală.

Tabelul A - Costuri totale

Numele zonei tarifare						Anul n				
Monedă										
Organizație										
	(n-5) A	(n-4) A	(n-3) A	(n-2) A	(n-1) A	(n) F	(n+1) F	(n+2) P	(n+3) P	(n+4) P
Detalii per tip (în termeni nominali)										
Personal										
Alte costuri de funcționare										
Amortizare										
Costul capitalului										
Costuri excepționale										
Costuri totale										

Tabelul B - Prețul anual și prețul unitar

Numele zonei tarifare										
Monedă										

Organizație										
	(n-5)	(n-4)	(n-3)	(n-2)	(n-1)	(n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)
Preț anual (a)										
Unitate de producție (b)										
Preț unitar										

(a) Preț anual în '000 moneda națională

(b) Unitate de producție din <a se preciza>

1.2. Informații suplimentare

Următoarele informații suplimentare se furnizează împreună cu informațiile care trebuie incluse în tabelele A și B:

8. descrierea unității de producție utilizate în tabelul B;
9. descrierea criteriilor utilizate pentru repartizarea costurilor instalațiilor sau serviciilor între diferitele servicii de navigație aeriană, pe baza listei instalațiilor și a serviciilor care figurează în planul de navigație aeriană al OACI pentru regiunea Europa (doc. 7754);
10. descrierea și explicarea diferențelor dintre cifrele prevăzute și cifrele reale pentru anii (n – 5)-(n – 1) în privința tuturor datelor furnizate în tabelele A și B;
11. descrierea și explicarea costurilor și investițiilor prevăzute pe cinci ani în raport cu traficul preconizat;
12. descrierea și explicarea metodei adoptate pentru calculul costurilor de amortizare: costuri istorice sau costuri curente;
13. justificarea costului capitalului, inclusiv elementele bazei de active;
14. descrierea surselor de finanțare a serviciilor de navigație aeriană în cauză pentru fiecare zonă tarifară în care serviciile sunt supuse condițiilor de piață.

Anexa nr. 6
la Regulamentul privind instituirea unui sistem de tarifyare
pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană

ELEMENTE ESENȚIALE PENTRU CONSULTĂRILE MENȚIONATE LA pct.26 ȘI LA pct.56

1. Consultarea menționată la pct.26 se referă în special la următoarele elemente esențiale legate de transparența costurilor:

- 1.1. costurile reale suportate în cursul anului precedent și diferența dintre costurile reale și costurile determinate incluse în planul de performanță;
- 1.2. evoluția costurilor menționate la pct.45.

2. Consultarea menționată la pct.56 se referă în special la următoarele elemente esențiale legate de transparența ratelor unitare:

- 2.1. politica tarifară, inclusiv calendarul ajustărilor ratelor unitare și finanțarea încrucișată între zonele tarifare de navigație aeriană terminală;
- 2.2. evoluția traficului în comparație cu previziunile privind traficul incluse în planul de performanță;
- 2.3. aplicarea mecanismului de împărțire a riscurilor în materie de trafic menționat la Capitolul IX și a sistemului sau sistemelor de stimulente puse în aplicare în temeiul pct.24 din Regulamentul aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.564/2025;

- 2.4. dacă este cazul, modificările preconizate ale zonelor tarifare terminale în conformitate cu subpct.14.1.;
- 2.5. dacă este cazul, serviciile care urmează să fie supuse condițiilor de piață în conformitate cu subpct.77.2.

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

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

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

2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ

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

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

- Legea nr.112/2014 pentru ratificarea Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte;
- Acordul privind Spațiul Aerian Comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre, ratificat prin Legea nr. 292/2012;
- Programul Național de Aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană 2025-2029, din care derivă obligația de armonizare, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.306/2025.

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

Prezentul proiect are ca obiect instituirea cadrului juridic național privind organizarea și funcționarea sistemului de tarificare pentru serviciile de navigație aeriană de rută și terminale, în conformitate cu principiile, mecanismele și structura prevăzute de Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. Proiectul reglementează metodologia de determinare a costurilor eligibile și a costurilor determinate, stabilirea și aplicarea ratelor unitare, delimitarea zonelor tarificare, mecanismele de recuperare a costurilor, precum și aplicarea mecanismelor de împărțire a riscurilor în materie de trafic și costuri. Totodată, actul normativ stabilește principiile de transparență, nediscriminare și proporționalitate în stabilirea și perceperea tarifelor datorate de utilizatorii spațiului aerian, precum și reglementează componentele tarificare ale stimulentele prevăzute de 2019/317, în vederea asigurării eficienței economice și a sustenabilității financiare a furnizării serviciilor de navigație aeriană.

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

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

În prezent, sistemul de stabilire și percepere a tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană în Republica Moldova este reglementat prin Hotărârea Guvernului nr. 476/2016 cu privire la aprobarea Metodologiei privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană. Actul normativ menționat stabilește cadrul general privind determinarea bazei de calcul a taxelor și aprobarea acestora, însă nu instituie un sistem integrat de tarifare corelat cu mecanismele de performanță și cu principiile aplicabile în cadrul Cerului Unic European.

În temeiul art. 40 din Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017, serviciile de navigație aeriană sunt furnizate de prestatori certificați de Autoritatea Aeronautică Civilă, iar cadrul general de reglementare a activității acestora este stabilit prin acte normative subordonate. Cu toate acestea, cadrul normativ național nu conține în prezent dispoziții detaliate privind delimitarea zonelor tarifare de rută și terminale, determinarea costurilor eligibile și a costurilor determinate conform principiilor europene, stabilirea ratelor unitare, mecanismele de împărțire a riscurilor în materie de trafic și costuri sau aplicarea sistemelor de stimulente financiare.

La nivelul Uniunii Europene, sistemul de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană este reglementat prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, care instituie o arhitectură unitară și coerentă a mecanismelor de determinare a costurilor, stabilire a ratelor unitare, recuperare a costurilor și repartizare a riscurilor, în strânsă corelare cu sistemul de performanță aplicabil serviciilor de navigație aeriană. Acest cadru normativ urmărește asigurarea transparenței, nediscriminării, proporționalității și eficienței economice în stabilirea tarifelor datorate de utilizatorii spațiului aerian.

Republica Moldova, în calitate de parte la Acordul privind Spațiul Aerian Comun și stat-candidat pentru aderarea la Uniunea Europeană, și-a asumat obligația de aliniere progresivă la acquis-ul comunitar în domeniul aviației civile, inclusiv în ceea ce privește sistemul comun de tarifare aplicabil serviciilor de navigație aeriană. În lipsa transpunerii prevederilor relevante din Regulamentul (UE) 2019/317 în partea ce ține de tarifare, cadrul normativ național rămâne fragmentar și insuficient armonizat cu modelul european.

Deficiențele actuale constau, în principal, în:

- inexistența unui mecanism formal de stabilire a costurilor determinate pentru perioade de referință multianuale;
- lipsa reglementării exprese a mecanismelor de împărțire a riscurilor în materie de trafic și costuri;
- absența unui cadru normativ privind aplicarea sistemelor de stimulente financiare;
- lipsa unei corelări structurale între stabilirea tarifelor și obiectivele de eficiență economică aplicabile furnizorului de servicii de navigație aeriană;
- nealinierea deplină la principiile și metodologia utilizate în cadrul sistemului comun european de tarifare, inclusiv în ceea ce privește transparența și raportarea.

În contextul procesului de integrare europeană și al necesității asigurării compatibilității cu sistemul comun de tarifare din cadrul Cerului Unic European, se impune intervenția normativă prin instituirea unui cadru juridic național armonizat cu prevederile Regulamentului (UE) 2019/317 în partea ce ține de sistemul de tarifare.

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

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Proiectul are drept scop asigurarea transpunerii parțiale a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei din 11 februarie 2019, adoptat în temeiul art. 11 alin. (6) din Regulamentul

(CE) nr. 549/2004 și al art. 15 alin. (4) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004, în partea referitoare la sistemul de tarifyare pentru serviciile de navigație aeriană.

Prin prezenta intervenție normativă se instituie cadrul juridic național privind aplicarea mecanismelor prevăzute în Capitolul IV al Regulamentului (UE) 2019/317, referitoare la zonele tarifyare, costurile determinate, ratele unitare, mecanismele de împărțire a riscurilor și stimulentele financiare.

În conformitate cu art. 21 din Regulamentul (UE) 2019/317, proiectul reglementează instituirea zonelor tarifyare de rută și, după caz, terminale, stabilind determinarea distinctă a costurilor și a ratelor unitare pentru fiecare zonă tarifyară. Se instituie obligația delimitării clare a acestor zone și a aplicării principiilor nediscriminării și proporționalității în stabilirea tarifelor aferente.

Proiectul transpune prevederile art. 15 și art. 22 din Regulamentul (UE) 2019/317, introducând stabilirea costurilor determinate ex-ante pentru fiecare perioadă de referință. În acest sens, sunt reglementate categoriile de costuri eligibile, regulile de alocare a costurilor între zonele tarifyare, tratamentul investițiilor, amortizarea activelor și includerea costului capitalului, inclusiv recunoașterea unei rate de rentabilitate justificate pentru activele utilizate în furnizarea serviciilor de navigație aeriană.

În conformitate cu art. 24 și art. 25 din Regulamentul (UE) 2019/317, proiectul stabilește metodologia de calcul al ratei unitare, ca raport între costurile determinate și unitățile de serviciu estimate pentru perioada relevantă, precum și metodologia de determinare a unităților de serviciu pentru serviciile de rută și terminale. Se instituie obligația aprobării și publicării ratelor unitare, precum și cadrul procedural pentru aplicarea acestora.

În aplicarea art. 27 și art. 28 din Regulamentul (UE) 2019/317, proiectul transpune mecanismele de împărțire a riscului de trafic și costuri, stabilind reguli privind ajustarea veniturilor în cazul unor abateri semnificative între traficul prognozat și cel realizat, precum și mecanismele de recuperare sau compensare a diferențelor rezultate din aplicarea sistemului de tarifyare. De asemenea, sunt reglementate condițiile în care pot fi efectuate ajustări în situații excepționale, în conformitate cu principiile echilibrului economic și proporționalității.

Totodată, în conformitate cu art. 11 și art. 27 din Regulamentul (UE) 2019/317, proiectul reglementează componentele tarifyare ale sistemelor de stimulente financiare, în măsura în care acestea influențează determinarea costurilor și aplicarea ratelor unitare, asigurând corelarea între eficiența economică și recuperarea costurilor.

În concordanță cu art. 30 din Regulamentul (UE) 2019/317, proiectul instituie obligații privind transparența procesului de determinare a costurilor și a ratelor unitare, inclusiv consultarea utilizatorilor spațiului aerian și publicarea informațiilor relevante privind baza tarifyară și parametrii sistemului de tarifyare.

Elementul de noutate juridică și instituțională al proiectului constă în instituirea, pentru prima dată în cadrul normativ național, a unui sistem de tarifyare multianual, bazat pe costuri determinate aprobate ex-ante, pe mecanisme reglementate de distribuire a riscurilor și pe integrarea componentelor tarifyare ale stimulentele financiare, în deplină concordanță cu structura și principiile prevăzute de Regulamentul (UE) 2019/317 și de cadrul general al Cerului Unic European. Prin aceasta se asigură trecerea de la un sistem preponderent administrativ de stabilire a taxelor la un mecanism reglementat, predictibil și armonizat cu acquis-ul Uniunii Europene.

Odată cu adoptarea Regulamentului privind instituirea sistemului de tarifyare pentru serviciile ATM/ANS, părțile implicate în mecanismul de tarifyare (Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Autoritatea Aeronautică Civilă, Î.S. MoldATSA, utilizatorii spațiului aerian național) vor iniția acțiunile necesare și vor interacționa în vederea stabilirii și aplicării următoarelor elemente esențiale ale sistemului de tarifyare:

perioadei de referință - care urmează să fie stabilită în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) 2019/317, astfel încât să asigure un cadru multianual predictibil pentru determinarea costurilor și planificarea investițiilor, oferind stabilitatea necesară implementării

programelor de modernizare și dezvoltare a infrastructurii ATM/ANS, concomitent cu menținerea acurateții previziunilor de trafic și costuri;

costurilor determinate - care urmează să fie stabilite ex-ante pentru întreaga perioadă de referință, pe baza categoriilor de costuri eligibile prevăzute de regulamentul european, incluzând costurile operaționale, amortizarea activelor, costul capitalului și alte costuri justificate, precum și regulile de alocare a acestora între zonele tarifare;

zonelor tarifare - de rută și, după caz, terminale, pentru care costurile și ratele unitare vor fi determinate distinct, în conformitate cu principiile nediscriminării și proporționalității;

ratelor unitare - care vor fi stabilite ca raport între costurile determinate și unitățile de serviciu estimate pentru perioada relevantă, asigurând recuperarea costurilor justificate într-un mod transparent și previzibil;

mecanismelor de împărțire a riscurilor - privind deviațiile de trafic și costuri față de valorile prognozate, inclusiv regulile de ajustare a veniturilor și recuperare a diferențelor, astfel încât să fie menținut un echilibru între stabilitatea financiară a furnizorului de servicii și protejarea intereselor utilizatorilor spațiului aerian;

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

Având în vedere că proiectul este un act normativ cu relevanță UE inclus în Anexa III la ASAC, și respectiv în Anexa A la Programul Național de Aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană 2025-2029, pct. 224, nu au fost identificate alte opțiuni alternative, decât cea de transpunere, la moment una parțială, în deosebi în contextul în care Republica Moldova este stat-candidat pentru aderarea la Uniunea Europeană.

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

4. Analiza impactului de reglementare

Proiectul nu reglementează activitatea de întreprinzător.

4.1. Impactul asupra sectorului public

Dezvoltarea capacității profesionale ale AAC dedicate aplicării tarifelor pentru terminal și/sau navigația aeriană.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Implementarea prezentului proiect nu necesită cheltuieli financiare suplimentare din bugetul de stat.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Proiectul va avea ca efect reducerea incertitudinilor pentru planificarea comercială și va crește previzibilitatea tarifară.

4.4. Impactul social

Instituirea unui sistem de tarifare reglementat și transparent pentru serviciile de navigație aeriană contribuie la creșterea predictibilității și stabilității costurilor aplicabile operatorilor aerieni, prin stabilirea unor reguli clare privind determinarea costurilor și calcularea ratelor unitare.

Mecanismele de împărțire a riscurilor și ajustare a veniturilor reduc riscul variațiilor neprevăzute ale tarifelor și asigură un cadru echitabil și nediscriminatoriu de recuperare a costurilor.

Prin asigurarea sustenabilității financiare a furnizorului de servicii de navigație aeriană și a stabilității cadrului de reglementare, proiectul contribuie indirect la menținerea conectivității aeriene și la consolidarea încrederii operatorilor în sistemul național de management al traficului aerian.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

Fără impact asupra datelor cu caracter personal

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Fără impact asupra echității și egalității de gen.

4.5. Impactul asupra mediului

Proiectul nu introduce măsuri directe de reglementare a protecției mediului, însă instituirea unui sistem de tarifare corelat cu obiectivele de eficiență economică și performanță contribuie indirect la optimizarea utilizării spațiului aerian și a resurselor tehnice aferente serviciilor de navigație aeriană. Stabilirea costurilor determinate pe perioade multianuale și aplicarea mecanismelor de stimulente financiare favorizează investițiile în modernizarea infrastructurii și în tehnologii eficiente din punct de vedere operațional, ceea ce poate conduce la reducerea întârzierilor, la scurtarea rutelor și la utilizarea mai eficientă a traiectoriilor de zbor.

Prin corelarea sistemului de tarifare cu arhitectura europeană de performanță, proiectul creează premise pentru creșterea eficienței zborurilor și utilizarea optimă a spațiului aerian, contribuind astfel, în mod indirect, la reducerea consumului de combustibil și a emisiilor generate de activitatea aeronautică.

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Nu au fost identificate.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

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

În vederea transpunerii prevederilor privind sistemul de tarifare din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, se impune adoptarea unei Hotărâri a Guvernului prin care se aprobă Regulamentul privind instituirea sistemului de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană de rută și terminale, în conformitate cu structura și mecanismele prevăzute de actul juridic european.

Proiectul de Hotărâre va institui cadrul normativ național privind delimitarea zonelor tarifare, determinarea costurilor eligibile și a costurilor determinate, stabilirea ratelor unitare, aplicarea mecanismelor de împărțire a riscurilor și ajustare a veniturilor, precum și mecanismele de consultare și transparență.

Totodată, în vederea asigurării coerenței cadrului normativ, va fi necesară modificarea sau abrogarea Hotărârii Guvernului nr. 476/2016 privind aprobarea Metodologiei privind baza de calcul și aprobare a taxelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, în partea ce ține de serviciile de navigație aeriană, în măsura în care prevederile acesteia nu mai sunt compatibile cu sistemul instituit prin prezentul proiect.

Implementarea sistemului de tarifare nu necesită modificarea Codului aerian al Republicii Moldova, întrucât temeiul general privind reglementarea serviciilor de navigație aeriană și stabilirea tarifelor este deja prevăzut în legislația primară, fiind necesară doar dezvoltarea cadrului normativ secundar în concordanță cu acquis-ul Uniunii Europene.

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

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

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

În scopul respectării prevederilor Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul cu privire la inițierea elaborării proiectului a fost plasat la data de **09.03.2026**, pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (compartimentul „Transparență”, directoriul „Transparență decizională/Anunțuri de inițiere a politicilor”), pe portalul guvernamental particip.gov.md, la adresa <https://particip.gov.md/ro/document/stages/proiectul-hotaririi-guvernului-cu-privire-la-aprobarea-regulamentului-privind-instituirea-unui-siste/16338>, iar proiectul de hotărâre va putea fi accesat în directoriul „Transparență decizională/Anunțuri privind consultările publice” și pe portalul guvernamental www.particip.gov.md după examinarea în cadrul Ședinței secretarilor generali.

Proiectul va fi consultat și avizat cu părțile interesate și implicate în conformitate cu prevederile Legii nr.100/2017 privind actele normative. Astfel, în cadrul procesului de consultare/avizare, următoarele instituții sunt vizate:

Avizare:

- Ministerul Apărării;
- Ministerul Afacerilor Interne;
- Ministerul Afacerilor Externe;
- Serviciul de Informații și Securitate;
- Ministerul Finanțelor (inclusiv Serviciul Vamal);
- Agenția Proprietății Publice (inclusiv Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, Î.S. „MoldATSA” și Î.S. „Aeroportul Internațional Mărculești”);
- Autoritatea Aeronautică Civilă
- Centrul de Armonizare a Legislației.

Informația privind rezultatele avizării va fi inclusă în sinteză după recepționarea avizelor respective.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul va fi supus prezentării către autoritățile publice responsabile pentru efectuarea expertizei de compatibilitate cu legislația UE și 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

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

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

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

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

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA

Tabel de Concordanță

1. Titlul actului Uniunii Europene
Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr.2019/317 al Comisiei din 11 februarie 2019 de instituire a unui sistem de performanță și de tarificare în cadrul cerului unic european și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 și (UE) nr. 391/201, CELEX: 32019R0317, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 056 din 25.02.2019, astfel cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/3128 din 16 decembrie 2024;
2. Titlul proiectului de act normativ național
Proiectului hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind instituirea unui sistem de tarificare pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană
3. Gradul de compatibilitate Compatibil parțial
4. Autoritatea /persoana responsabilă Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Alexandru Otgon, Șef al Direcției politici în domeniul transportului aerian
5. Data întocmirii Aprilie 2026

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

Regulamentul privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană, aprobat prin HG nr.564/2025				
CAPITOLUL 1 DISPOZIȚII GENERALE		CAPITOLUL I. DOMENIUL DE APLICARE ȘI NOȚIUNI		Compatibil
Articolul 1 Obiect și domeniul de aplicare				
(1)	Prezentul regulament stabilește măsurile aplicabile funcționării sistemelor de performanță și de tarificare pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea.	Pct.1.	Regulament privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile ATM/ANS (în continuare – <i>Regulamentul</i>) stabilește măsurile aplicabile funcționării sistemului de performanță pentru serviciile de navigație aeriană în cadrul spațiului aerian al Republicii Moldova.	Parțial compatibil Regulamentul stabilește doar sistemul de performanță. Cât privește sistemul de tarificare, rămâne aplicabil cel instituit prin HG nr.476/2016. Funcțiile de rețea sunt asigurate de administratorul de rețea (NM) desemnat de Comisie (actualmente Eurocontrol)
(2)	Prezentul regulament se aplică furnizării de servicii de navigație aeriană și funcțiilor de rețea pentru traficul aerian general în cadrul regiunii europene („EUR”) a Organizației Aviației Civile Internaționale („OACI”), în care statele membre sunt responsabile de furnizarea de servicii de navigație aeriană.	Pct.2.	Regulamentul se aplică furnizării de servicii de navigație aeriană pentru traficul aerian general în cadrul spațiului aerian al Republicii Moldova.	Parțial compatibil Funcțiile de rețea sunt asigurate de NM
	Prezentul regulament se aplică:	Pct.3.	Regulamentul se aplică:	Compatibil
(a)	furnizorilor de servicii de navigație aeriană menționați la articolul 2 punctul 5 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004;	Subpct. 3.1.	Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR), în calitate de autoritate de reglementare;	Compatibil
		Subpct. 3.2.	Autorității Aeronautice Civile (în continuare – AAC), în calitate de autoritate de certificare, supraveghere, monitorizare și control;	
		Subpct. 3.3.	furnizorilor de servicii de navigație aeriană (în continuare - <i>FSNA</i>), în calitate de agenți aeronautici certificați și supravegheați de AAC.	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

(b)	organismului desemnat de Comisie să îndeplinească sarcinile necesare pentru executarea funcțiilor de rețea (denumit în continuare „administratorul de rețea”) în conformitate cu articolul 6 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 551/2004 și numit în conformitate cu articolul 4 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123.			Prevederi UE neaplicabile	Prevederi referitoare la Comisie și NM
	Prezentul regulament se aplică totodată, în scopul stabilirii obiectivelor și al monitorizării performanțelor în materie de rentabilitate, autorităților sau entităților care suportă costuri eligibile care urmează a fi recuperate prin tarifele de utilizare, așa cum se menționează la articolul 15 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 și la articolul 22 alineatul (1) al treilea paragraf din prezentul regulament.	Pct.4.	Regulamentul se aplică totodată, în scopul stabilirii obiectivelor și al monitorizării performanțelor în materie de rentabilitate, autorităților sau entităților care suportă costuri eligibile care urmează a fi recuperate prin tarifele de utilizare.	Compatibil	
(3)	Prezentul regulament se aplică serviciilor de navigație aeriană terminală furnizate în aeroporturile situate pe teritoriile statelor membre cu un număr anual de 80 000 sau mai multe mișcări de transport aerian efectuate conform regulilor de zbor instrumental („IFR”).	Pct.5.	Regulamentul se aplică serviciilor de navigație aeriană terminală furnizate în aeroporturile situate pe teritoriul Republicii Moldova cu un număr anual de 80 000 sau mai multe mișcări efectuate conform regulilor de zbor instrumental (<i>Instrumental Flight Rules - IFR</i>).	Compatibil	
(4)	Statele membre pot decide să aplice dispozițiile prezentului regulament și serviciilor de navigație aeriană terminală furnizate în alte aeroporturi situate pe teritoriile lor decât cele menționate la alineatul (3)		Totodată, MIDR poate decide să aplice dispozițiile Regulamentului și serviciilor de navigație aeriană terminală pe aeroporturile care nu au atins numărul respectiv de mișcări.		
(5)	Statele membre pot decide să aplice dispozițiile prezentului regulament și în ceea ce privește:			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național		8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile	
(a)	serviciile de navigație aeriană și funcțiile de rețea asigurate în spațiul aerian de care sunt responsabile din alte regiuni OACI decât regiunea EUR a OACI, fără a aduce atingere drepturilor și obligațiilor care le revin statelor membre în temeiul Convenției de la Chicago din 1944 privind aviația civilă internațională (denumită în continuare „Convenția de la Chicago”);			Prevederi UE neaplicabile	
(b)	furnizorii de servicii de navigație aeriană autorizați să presteze servicii de navigație aeriană fără certificare, în conformitate cu articolul 7 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004.			Prevederi UE neaplicabile	
(6)	Statele membre informează fără întârziere Comisia cu privire la orice decizie luată în temeiul alineatului (4) sau (5).			Prevederi UE neaplicabile	
	Statele membre se asigură că durata deciziilor respective corespunde duratei unei perioade de referință. Ele nu modifică și nu retrag deciziile respective în cursul unei perioade de referință.			Prevederi UE neaplicabile	
(7)	Prezentul regulament se aplică celei de a treia perioade de referință, astfel cum se prevede la articolul 7, și perioadelor de referință ulterioare.			Prevederi UE neaplicabile	
Articolul 2 Definiții					
	În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:	Pct.6.	În sensul Regulamentului se aplică următoarele noțiuni:	Compatibil	
1.	„cost real” înseamnă un cost suportat efectiv într-un an calendaristic pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană care fac obiectul unor conturi certificate sau, în absența unor astfel de conturi certificate, al unui audit final;	Subpct. 6.4.	<i>cost real</i> - cost suportat efectiv într-un an calendaristic pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană care fac obiectul unor conturi certificate sau, în absența unor astfel de conturi certificate, al unui audit final;	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

2.	„unitate de servicii de trafic aerian” sau „unitate ATS” înseamnă o unitate civilă sau militară responsabilă de furnizarea de servicii de trafic aerian într-un spațiu aerian dat;	Subpct. 6.16.	<i>unitate de servicii de trafic aerian sau unitate ATS</i> - o unitate civilă sau militară responsabilă de furnizarea de servicii de trafic aerian într-un spațiu aerian dat;	Compatibil	
3.	„coordonator de aeroport” înseamnă persoana fizică sau juridică numită de un stat membru pentru a îndeplini sarcinile de coordonare pe aeroporturi coordonate prevăzute la articolul 4 din Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului;	Subpct. 6.3.	<i>coordonator de aeroport</i> - persoana fizică sau juridică desemnată pentru a îndeplini sarcinile de coordonare pe aeroporturile coordonate, în conformitate cu Capitolul III din Regulamentul privind alocarea sloturilor orare pe aeroporturile din Republica Moldova, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 462/2018;	Compatibil	
4.	„administrator de aeroport” înseamnă orice persoană fizică sau juridică care exploatează unul sau mai multe aerodromuri;	Subpct. 6.1.	<i>administrator de aeroport</i> - orice persoană fizică sau juridică care exploatează unul sau mai multe aerodromuri;	Compatibil	
5.	„utilizator al spațiului aerian” înseamnă operatorul aeronavei în momentul efectuării zborului sau, atunci când identitatea acestuia nu este cunoscută, proprietarul aeronavei, în afara cazului în care se dovedește că, în momentul respectiv, operatorul aeronavei a fost o altă persoană;	Subpct. 6.17.	<i>utilizator al spațiului aerian</i> - operatorul aeronavei în momentul efectuării zborului sau, atunci când identitatea acestuia nu este cunoscută, proprietarul aeronavei, în afara cazului în care se dovedește că, în momentul respectiv, operatorul aeronavei a fost o altă persoană;	Compatibil	
6.	„reprezentant al utilizatorilor spațiului aerian” înseamnă orice persoană juridică sau entitate care reprezintă interesele uneia sau mai multor categorii de utilizatori ai spațiului aerian;	Subpct. 6.15.	<i>reprezentant al utilizatorilor spațiului aerian</i> - orice persoană juridică sau entitate care reprezintă interesele uneia sau mai multor categorii de utilizatori ai spațiului aerian;	Compatibil	
7.	„centru de control regional” înseamnă o unitate care furnizează servicii de trafic aerian pentru zborurile controlate din zona sa de responsabilitate;	Subpct. 6.2.	<i>centru de control regional</i> – o unitate care furnizează servicii de trafic aerian pentru zborurile controlate din zona sa de responsabilitate;	Compatibil	
8.	„zonă tarifară de rută” înseamnă un volum de spațiu aerian care se întinde de la sol până la spațiul aerian superior, inclusiv, în care sunt furnizate servicii de navigație aeriană de rută și pentru	Subpct. 6.19.	<i>zonă tarifară de rută</i> - un volum de spațiu aerian care se întinde de la sol până la spațiul aerian superior, inclusiv, în care sunt furnizate servicii de navigație aeriană de rută și pentru care sunt	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	care sunt stabilite o bază de cost unică și o rată unitară unică;		stabilite o bază de cost unică și o rată unitară unică;		
9.	„eveniment excepțional” înseamnă circumstanțe în care capacitatea ATM este anormal de redusă, astfel încât nivelul întârzierilor în managementul fluxurilor de trafic aerian („ATFM”) este anormal de ridicat ca urmare a unei limitări planificate cauzate de o schimbare operațională sau tehnică, a unor circumstanțe meteorologice extrem de nefavorabile, a indisponibilității unor părți mari ale spațiului aerian din motive naturale sau politice, a unei acțiuni sindicale sau a activării Celulei europene de coordonare a crizelor în sectorul aviației („EACCC”) de către administratorul de rețea;	Subpct. 6.6.	<i>eveniment excepțional</i> - circumstanțe în care capacitatea ATM este anormal de redusă, astfel încât nivelul întârzierilor în managementul fluxurilor de trafic aerian (în continuare - <i>ATFM</i>) este anormal de ridicat ca urmare a unei limitări planificate cauzate de o schimbare operațională sau tehnică, a unor circumstanțe meteorologice extrem de nefavorabile, a indisponibilității unor părți mari ale spațiului aerian din motive naturale sau politice, a unei acțiuni sindicale sau a activării Celulei europene de coordonare a crizelor în sectorul aviației (în continuare - <i>EACCC</i>) de către administratorul de rețea;	Compatibil	
10.	„mișcări de transport aerian IFR pe an” înseamnă suma decolărilor și aterizărilor efectuate în condiții IFR, calculată ca medie anuală pe cei trei ani calendaristici anteriori anului în care proiectul de plan de performanță trebuia prezentat în conformitate cu articolul 12;	Subpct. 6.11.	<i>mișcări de transport aerian IFR pe an</i> - suma decolărilor și aterizărilor efectuate în condiții IFR, calculată ca medie anuală pe cei trei ani calendaristici anteriori anului în care proiectul de plan de performanță trebuia prezentat în conformitate cu punctul 25;	Compatibil	
11.	„indicele inflației prognozate” înseamnă indicele inflației anuale bazat pe cel de-al treilea an înainte de începerea unei perioade de referință și calculat pe baza celei mai recente previziuni disponibile referitoare la inflație a variației procentuale medii a indicelui prețurilor de consum publicată de Fondul Monetar Internațional pentru statul membru în cauză la momentul elaborării planului de performanță. În cazul în care variația procentuală	Subpct. 6.7.	<i>indicele inflației prognozate</i> - indicele inflației anuale bazat pe cel de-al treilea an înainte de începerea unei perioade de referință și calculat pe baza celei mai recente previziuni disponibile referitoare la inflație a variației procentuale medii a indicelui prețurilor de consum publicată de Fondul Monetar Internațional pentru Republica Moldova la momentul elaborării planului de performanță. În cazul în care variația procentuală publicată de Fondul Monetar Internațional pentru un anumit an este negativă, se utilizează o valoare zero;	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	publicată de Fondul Monetar Internațional pentru un anumit an este negativă, se utilizează o valoare zero;				
12.	„indicele inflației reale” înseamnă indicele inflației reale anuale bazat pe cel de-al treilea an înainte de începerea unei perioade de referință și calculat pe baza ratei reale a inflației publicate de Comisie în indicele armonizat al prețurilor de consum al Eurostat pentru statul în cauză în luna aprilie a anului n + 1. În cazul în care variația procentuală publicată de Comisie pentru un anumit an este negativă, se utilizează o valoare zero.	Subpct. 6.8.	<i>indicele inflației reale</i> - indicele inflației reale anuale bazat pe cel de-al treilea an înainte de începerea unei perioade de referință și calculat pe baza ratei reale a inflației publicate în indicele armonizat al prețurilor de consum în luna aprilie a anului n + 1. În cazul în care variația procentuală publicată pentru un anumit an este negativă, se utilizează o valoare zero.	Compatibil	
13.	„investiție majoră” înseamnă achiziționarea, dezvoltarea, înlocuirea, modernizarea sau închirierea de active fixe reprezentând o valoare totală pe întreaga durată de viață a activelor, în termeni reali, mai mare de 5 milioane EUR;	Subpct. 6.9.	<i>investiție majoră</i> - achiziționarea, dezvoltarea, înlocuirea, modernizarea sau închirierea de active fixe reprezentând o valoare totală pe întreaga durată de viață a activelor, în termeni reali, mai mare de 5 milioane EUR;	Compatibil	
14.	„autoritate națională” înseamnă o autoritate de reglementare sau de supervizare instituită de unul sau mai multe state membre la nivel național sau la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian;	Pct.3.	Regulamentul se aplică: 3.1. Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (în continuare - MIDR), în calitate de autoritate de reglementare; 3.2. Autorității Aeronautice Civile (în continuare – AAC), în calitate de autoritate de certificare, supraveghere, monitorizare și control; 3.3. furnizorilor de servicii de navigație aeriană (în continuare - FSNA), în calitate de agenți aeronautici certificați și supravegheați de AAC;	Compatibil	
15.	„investiții noi și existente” înseamnă achiziționarea, dezvoltarea, înlocuirea, modernizarea sau închirierea de active fixe în cazul cărora costurile de amortizare, costul capitalului sau, în cazul închirierii, costurile de funcționare pentru investiția respectivă	Subpct. 6.10.	<i>investiții noi și existente</i> - achiziționarea, dezvoltarea, înlocuirea, modernizarea sau închirierea de active fixe în cazul cărora costurile de amortizare, costul capitalului sau, în cazul închirierii, costurile de funcționare pentru investiția respectivă sunt suportate în perioada de referință acoperită de planul de performanță;	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	sunt suportate în perioada de referință acoperită de planul de performanță;				
16.	„perioadă de referință” înseamnă perioada de valabilitate și aplicare a obiectivelor de performanță stabilite la nivelul Uniunii, prevăzută la articolul 11 alineatul (3) litera (d) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 și la articolul 7 din prezentul regulament;	Subpct. 6.13.	<i>perioadă de referință</i> - perioada de valabilitate și aplicare a obiectivelor de performanță;	Compatibil	
17.	„valoare de referință” înseamnă valoarea calculată de administratorul de rețea pentru întârzierea ATFM pe rută pentru fiecare stat membru și pentru fiecare bloc funcțional de spațiu aerian, pentru a asigura îndeplinirea obiectivului referitor la întârzierile ATFM pe rută stabilit la nivelul Uniunii;	Subpct. 6.18.	<i>valoare de referință</i> - valoarea calculată de administratorul de rețea pentru întârzierea ATFM pe rută pentru fiecare stat membru și pentru fiecare bloc funcțional de spațiu aerian, pentru a asigura îndeplinirea obiectivului referitor la întârzierile ATFM pe rută stabilit la nivelul Cerului unic european (în continuare – <i>SES</i>);	Compatibil	
18.	„costuri de restructurare” înseamnă costuri punctuale semnificative suportate de furnizorii de servicii de navigație aeriană în procesul de restructurare în vederea introducerii de noi tehnologii, proceduri sau modele de afaceri pentru stimularea furnizării de servicii integrate, compensarea angajaților, închiderea centrelor de control al traficului aerian, transferul activităților în sedii noi, scoaterea unor active în afara bilanțului sau dobândirea de participații strategice în cadrul altor furnizori de servicii de navigație aeriană;	Subpct. 6.5.	<i>costuri de restructurare</i> - costuri punctuale semnificative suportate de FSNA în procesul de restructurare în vederea introducerii de noi tehnologii, proceduri sau modele de afaceri pentru stimularea furnizării de servicii integrate, compensarea angajaților, închiderea centrelor de control al traficului aerian, transferul activităților în sedii noi, scoaterea unor active în afara bilanțului sau dobândirea de participații strategice în cadrul altor FSNA;	Compatibil	
19.	„pătrundere neautorizată pe pistă” înseamnă orice eveniment pe un aerodrom care implică prezența incorectă a unei aeronave, a unui vehicul sau a unei persoane în zona protejată a unei suprafețe desemnate	Subpct. 6.14.	<i>pătrundere neautorizată pe pistă</i> - orice eveniment pe un aerodrom care implică prezența incorectă a unei aeronave, a unui vehicul sau a unei persoane în zona protejată a unei suprafețe desemnate pentru aterizarea și decolarea aeronavelor;	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	pentru aterizarea și decolarea aeronavelor;				
20.	„nerespectarea distanțelor minime de separare” înseamnă o situație în care distanțele minime de separare prevăzute nu au fost menținute între aeronave;	Subpct. 6.12.	<i>nerespectarea distanțelor minime de separare</i> - o situație în care distanțele minime de separare prevăzute nu au fost menținute între aeronave;	Compatibil	
21.	„zonă tarifară terminală” înseamnă un aeroport sau un grup de aeroporturi situate pe teritoriul unui stat membru, în care sunt furnizate servicii de navigație aeriană terminală și pentru care sunt stabilite o bază de cost unică și o rată unitară unică.	Subpct. 6.20.	<i>zonă tarifară terminală</i> - un aeroport sau un grup de aeroporturi situate pe teritoriul Republicii Moldova, în care sunt furnizate servicii de navigație aeriană terminală și pentru care sunt stabilite o bază de cost unică și o rată unitară unică.	Compatibil	
CAPITOLUL II SARCINI ȘI RESPONSABILITĂȚI			Prevederi UE neaplicabile	La nivel național nu va fi instituit un astfel de organism (PRB)	
Articolul 3 Asistența acordată de <i>organismul de evaluare a performanței</i>			Prevederi UE neaplicabile	La nivel național nu va fi instituit un astfel de organism (PRB)	
	În cazul în care acest lucru este necesar pentru îndeplinirea sarcinilor Comisiei legate de funcționarea detaliată a sistemului de performanță, Comisia poate solicita asistență din partea organismului de evaluare a performanței în legătură cu următoarele aspecte:			Prevederi UE neaplicabile	La nivel național nu va fi instituit un astfel de organism (PRB)
(a)	colectarea, examinarea, validarea și difuzarea datelor relevante pentru performanța serviciilor de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea;			Prevederi UE neaplicabile	
(b)	selectarea sau adaptarea domeniilor-cheie de performanță;			Prevederi UE neaplicabile	
(c)	definirea indicatorilor-cheie de performanță și a indicatorilor utilizați pentru monitorizare;			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

(d)	stabilirea intervalelor obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii și stabilirea și revizuirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii;			Prevederi UE neaplicabile	
(e)	stabilirea valorilor de referință, a pragurilor de alertă și a grupurilor comparative menționate la articolul 9 alineatul (4);			Prevederi UE neaplicabile	
(f)	evaluarea coerenței proiectelor de obiective de performanță stabilite la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian (denumite în continuare „obiective de performanță ale FAB”) cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii în conformitate cu articolele 14 și 15 și revizuirea proiectelor de planuri de performanță în conformitate cu articolul 14 alineatul (1) și cu articolul 15 alineatul (1);			Prevederi UE neaplicabile	
(g)	verificarea caracterului complet al proiectelor de planuri de performanță în conformitate cu articolul 13;			Prevederi UE neaplicabile	
(h)	verificarea, în conformitate cu articolul 19, a proiectului de plan de performanță al rețelei menționat la articolul 10 alineatul (5) din prezentul regulament;			Prevederi UE neaplicabile	
(i)	evaluarea obiectivelor de performanță revizuite și a măsurilor corective adoptate de statele membre în temeiul articolului 15 alineatul (5);			Prevederi UE neaplicabile	
(j)	monitorizarea performanței serviciilor de navigație aeriană, inclusiv a cheltuielilor de investiții și de capital, la nivelul Uniunii, la nivel național și la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian;			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național		8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	--	------------------------------	-----------------

(k)	monitorizarea performanței funcțiilor de rețea în conformitate cu articolul 37 alineatul (2);			Prevederi UE neaplicabile	
(l)	evaluarea, în conformitate cu articolul 37 alineatul (3), a informațiilor primite de la autoritățile naționale de supervizare în legătură cu planurile de performanță, în scopul monitorizării performanței rețelei europene de ATM;			Prevederi UE neaplicabile	
(m)	evaluarea îndeplinirii obiectivelor de performanță în cursul perioadei de referință;			Prevederi UE neaplicabile	
(n)	ținerea la zi și sprijinul pentru coordonarea unui calendar de consultare a părților interesate cu privire la planurile de performanță și la obligațiile de consultare prevăzute la articolul 24 alineatele (2) și (3) și la articolul 30.			Prevederi UE neaplicabile	
Articolul 4 Furnizarea de informații și facilitarea monitorizării de către furnizorii de servicii de navigație aeriană		CAPITOLUL II. FURNIZAREA DE INFORMAȚII ȘI FACILITAREA MONITORIZĂRII DE CĂTRE FSNA		Compatibil	
(1)	Atunci când acest lucru este necesar pentru îndeplinirea sarcinilor autorităților naționale de supervizare legate de funcționarea detaliată a sistemului de performanță, furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să le furnizeze autorităților respective, la cerere și fără întârziere, următoarele:	Pct.7.	Atunci când acest lucru este necesar pentru îndeplinirea sarcinilor AAC legate de funcționarea detaliată a sistemului de performanță, FSNA furnizează AAC, la cerere și fără întârziere, următoarele:	Compatibil	
(a)	informații privind condițiile locale relevante pentru stabilirea obiectivelor de performanță naționale sau a obiectivelor de performanță stabilite la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian;	Subpct. 7.1.	informații privind condițiile relevante pentru stabilirea obiectivelor de performanță naționale;	Parțial compatibil	RM nu face parte din FAB
(b)	date pentru stabilirea ratei de rentabilitate a capitalului propriu pentru tarifele de navigație aeriană;	Subpct. 7.2.	date pentru stabilirea ratei de rentabilitate a capitalului propriu pentru tarifele de navigație aeriană;	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile	
(c) informații privind investițiile planificate în primii cinci ani de la data solicitării, indicând profilul cheltuielilor planificate pentru investițiile noi și existente în timpul și după perioada de referință și modul în care investițiile majore contribuie la performanță în fiecare domeniu-cheie de performanță;	Subpct. 7.3.	informații privind investițiile planificate în primii cinci ani de la data solicitării, indicând profilul cheltuielilor planificate pentru investițiile noi și existente în timpul și după perioada de referință și modul în care investițiile majore contribuie la performanță în fiecare domeniu-cheie de performanță;	Compatibil	
(d) planul lor de afaceri menționat la punctul ATM/ANS.OR.D.005 din anexa III la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373;	Subpct. 7.4.	planul de afaceri menționat la ATM/ANS.OR.D.005 din Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative pentru furnizorii de management al traficului aerian și serviciilor de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.119/2023;	Compatibil	
(e) informațiile necesare pentru aplicarea articolului 28 alineatul (3);	Subpct. 7.5.	informațiile privind costurile determinate și costurile reale;	Compatibil	
(f) date privind bazele de cost și informații privind repartizarea costurilor între serviciile de navigație aeriană de rută și serviciile de navigație aeriană terminală, precum și date privind veniturile obținute din activități comerciale și date privind fondurile publice primite.	Subpct. 7.6.	date privind bazele de cost și informații privind repartizarea costurilor între serviciile de navigație aeriană de rută și serviciile de navigație aeriană terminală, precum și date privind veniturile obținute din activități comerciale și date privind fondurile publice primite.	Compatibil	
(2) Furnizorii de servicii de navigație aeriană facilitează activitățile necesare în scopul monitorizării menționate la articolul 37 alineatul (1) desfășurate de către autoritatea națională de supervizare competentă sau în numele acesteia, în conformitate cu legislația națională a statului membru al autorității în cauză, în special prin furnizarea de documente, date, informații și explicații orale relevante, la cerere și, în cazul în care legislația națională a statului membru în cauză	Pct.8.	FSNA facilitează activitățile necesare în scopul monitorizării efectuată de AAC, în conformitate cu cadrul normativ aplicabil, în special prin furnizarea de documente, date, informații și explicații orale relevante, la cerere și, prin acordarea accesului la spațiile, terenurile sau vehiculele relevante.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	permite acest lucru și în conformitate cu legislația națională respectivă, prin acordarea accesului la spațiile, terenurile sau vehiculele relevante.				
Articolul 5 Asistența acordată de <i>administratorul de rețea</i>				Prevederi UE neaplicabile	
	Administratorul de rețea îndeplinește următoarele sarcini legate de funcționarea detaliată a sistemului de performanță:			Prevederi UE neaplicabile	Cerințe aplicabile Eurocontrol
(a)	sprijină Comisia prin furnizarea unor contribuții relevante pentru stabilirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii înainte de începerea unei perioade de referință și pentru monitorizarea realizării obiectivelor respective în cursul perioadei de referință, inclusiv prin notificarea Comisiei, fără întârzieri nejustificate, cu privire la orice circumstanțe în care obiectivele de performanță nu sunt îndeplinite sau riscă să nu fie îndeplinite sau în care se observă scăderi semnificative și persistente ale performanței operaționale;			Prevederi UE neaplicabile	
(b)	la cererea Comisiei, sprijină autoritățile naționale de supervizare prin furnizarea unor informații relevante pentru pregătirea planurilor de performanță și prin informarea autorității naționale de supervizare în cauză, fără întârzieri nejustificate, cu privire la orice circumstanțe în care obiectivele naționale de performanță sau obiectivele de performanță ale FAB nu sunt îndeplinite sau riscă să nu fie îndeplinite sau în care se observă scăderi semnificative și persistente ale performanței operaționale;			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene		7. Proiectul de act normativ național		8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c)	sprijină furnizorii de servicii de navigație aeriană în vederea atingerii obiectivelor naționale de performanță sau a obiectivelor de performanță ale FAB, în special prin dezvoltarea și punerea în aplicare a planului de administrare a rețelei menționat la articolul 9 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123.	Pct.9.	În baza acordurilor de lucru cu administratorul de rețea (Eurocontrol), FSNA poate solicita sprijin consultativ de expertiză în vederea atingerii obiectivelor naționale de performanță.	Parțial compatibil	RM nu face parte din FAB
Articolul 6 Coordonarea cu Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației				Compatibil	
	În temeiul articolului 13a din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 și în conformitate cu articolul 75 alineatul (2) litera (h) și cu articolul 93 litera (b) din Regulamentul (UE) 2018/1139, Comisia și statele membre se coordonează cu Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației pentru a se asigura că:	Pct.10.	În conformitate cu prevederile Aranjamentelor de lucru (WA - <i>Working arrangements</i>) încheiate între AAC și Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (EASA), AAC colaborează cu EASA pentru a se asigura că:	Parțial compatibil	
(a)	aspectele de siguranță sunt abordate în mod corespunzător, inclusiv stabilirea, revizuirea și punerea în aplicare a indicatorilor-cheie de performanță și a obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al siguranței;	Pct.10.1.	aspectele de siguranță sunt abordate în mod corespunzător, inclusiv stabilirea, revizuirea și punerea în aplicare a indicatorilor-cheie de performanță și a obiectivelor de performanță la nivel național în domeniul-cheie de performanță al siguranței;	Parțial compatibil	
(b)	indicatorii-cheie de performanță și obiectivele de performanță în domeniul-cheie de performanță al siguranței sunt în concordanță cu Planul european pentru siguranța aviației menționat la articolul 6 din Regulamentul (UE) 2018/1139.	Pct.10.2.	indicatorii-cheie de performanță și obiectivele de performanță în domeniul-cheie de performanță al siguranței sunt în concordanță cu Planul european pentru siguranța aviației.	Parțial compatibil	
CAPITOLUL III STABILIREA OBIECTIVELOR DE PERFORMANȚĂ					
Articolul 7 Durata perioadelor de referință		CAPITOLUL III. DURATA PERIOADELOR DE REFERINȚĂ		Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

(1)	A treia perioadă de referință acoperă anii calendaristici 2020-2024 inclusiv.			Prevederi UE neaplicabile	
(2)	Perioadele de referință ulterioare acoperă fiecare câte cinci ani calendaristici.	Pct.11.	Perioada de referință pentru planificarea și monitorizarea performanței serviciilor de navigație aeriană constituie cinci ani calendaristici.	Parțial compatibil	Astfel încât aplicabilitatea să coincidă exact cu perioada RP05 la nivelul UE, care va începe din 2030.
(3)	Durata perioadelor de referință prevăzute la alineatele (1) și (2) nu aduce atingere articolului 10 alineatul (6).	Pct.12.	Perioada de referință ulterioară va fi aliniată la perioada de referință stabilită în cadrul SES.	Compatibil	
Articolul 8 Indicatori-cheie de performanță și indicatori utilizați pentru monitorizare		CAPITOLUL IV. INDICATORI-CHEIE DE PERFORMANȚĂ ȘI INDICATORI UTILIZAȚI PENTRU MONITORIZARE LA NIVEL NAȚIONAL		Compatibil	
(1)	Indicatorii-cheie de performanță și indicatorii de monitorizare a performanței serviciilor de navigație aeriană la nivelul Uniunii pentru fiecare domeniu-cheie de performanță sunt cei stabiliți în secțiunea 1 din anexa I.			Prevederi UE neaplicabile	
(2)	Indicatorii-cheie de performanță și indicatorii de monitorizare a performanței serviciilor de navigație aeriană la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian sunt cei stabiliți în secțiunea 2 din anexa I.	Pct.13.	Indicatorii-cheie de performanță și indicatorii de monitorizare a performanței serviciilor de navigație aeriană la nivelul Republicii Moldova pentru fiecare domeniu-cheie de performanță sunt cei stabiliți în Anexa nr.1, similar celor la nivelul SES.	Parțial compatibil	Referințele la FAB excluse
(3)	Indicatorii-cheie de performanță și indicatorii de monitorizare a performanței funcțiilor de rețea sunt cei stabiliți în secțiunea 3 din anexa I.			Prevederi UE neaplicabile	
(4)	Statele membre pot stabili indicatori-cheie de performanță și indicatori de monitorizare, în plus față de cei menționați la alineatul (2), în special pentru aspecte civil-militare sau meteorologice.	Pct.14.	Pot fi stabiliți indicatori-cheie de performanță și indicatori de monitorizare, în plus față de cei menționați în Anexa nr.1, în special pentru aspecte civil-militare sau meteorologice.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

Articolul 9 Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii		CAPITOLUL V. OBIECTIVELE DE PERFORMANȚĂ LA NIVEL NAȚIONAL		Compatibil	
(1)	Cel târziu cu 19 luni înainte de începerea unei perioade de referință, autoritățile naționale de supervizare furnizează Comisiei datele privind costurile inițiale și informațiile privind previziunile de trafic menționate la articolul 10 alineatul (2) litera (f) referitoare la perioada de referință următoare, ca date de intrare pentru stabilirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii.	Pct.15.	Cel târziu cu 19 luni înainte de începerea unei perioade de referință, AAC furnizează MIDR datele privind costurile inițiale și previziunile privind traficul de rută, exprimate în mișcări IFR și în unități de servicii și bazate pe previziunile de bază ale serviciului STATFOR al Eurocontrol referitoare la perioada de referință următoare, ca date de intrare pentru stabilirea obiectivelor de performanță la nivel național.	Compatibil	
(2)	Cel târziu cu 15 luni înainte de începerea unei perioade de referință, Comisia publică intervale orientative pentru obiectivele de performanță la nivelul Uniunii, constând în valorile minime și maxime anuale între care Comisia intenționează să stabilească obiectivele de performanță la nivelul Uniunii.	Pct.16.	Cel târziu cu 15 luni înainte de începerea unei perioade de referință, MIDR publică intervale orientative pentru obiectivele de performanță la nivel național, constând în valorile minime și maxime anuale între care MIDR intenționează să stabilească obiectivele de performanță la nivel național.	Compatibil	
	Comisia consultă părțile interesate menționate la articolul 10 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, alte persoane și organizații relevante și, în ceea ce privește aspectele legate de siguranță, Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației cu privire la aceste intervale orientative.	Pct.17.	MIDR consultă părțile interesate (FSNA, operatorii de aeroporturi, utilizatorii spațiului aerian, organismele profesionale de reprezentare a personalului), alte persoane și organizații relevante și, în ceea ce privește aspectele legate de siguranță, cu privire la aceste intervale orientative.	Compatibil	
(3)	Cel târziu cu șapte luni înainte de începerea unei perioade de referință, Comisia adoptă, în conformitate cu articolul 11 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru indicatorii-cheie de performanță menționați la articolul 8 alineatul (1).	Pct.18.	Cel târziu cu 7 luni înainte de începerea unei perioade de referință, MIDR adoptă obiectivele de performanță la nivel național pentru indicatorii-cheie de performanță stabiliți în Anexa nr.1. La adoptarea obiectivelor de performanță, MIDR asigură armonizarea acestor obiective cu cele stabilite la nivelul SES.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național		8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	--	------------------------------	-----------------

	În acest scop, Comisia:	Pct.19.	În acest scop, MIDR	Compatibil	
(a)	ia în considerare contribuțiile relevante ale organismului de evaluare a performanței, ale administratorului de rețea și ale autorităților naționale de supervizare;	Subpct. 19.1.	ia în considerare contribuțiile relevante ale AAC și FSNA;	Compatibil	
(b)	utilizează previziunile privind traficul de rută, exprimate în mișcări IFR și în unități de servicii și bazate pe cele mai recente previziuni de bază disponibile ale Serviciului de statistică și previziuni al Eurocontrol („STATFOR”);	Subpct. 19.2.	utilizează previziunile privind traficul de rută, exprimate în mișcări IFR și în unități de servicii și bazate pe cele mai recente previziuni de bază disponibile ale Serviciului de statistică și previziuni al Eurocontrol („STATFOR”);	Compatibil	
(c)	justifică fiecare obiectiv de performanță la nivelul Uniunii printr-o descriere a ipotezelor și a motivelor care stau la baza obiectivului respectiv, inclusiv a utilizării datelor de intrare menționate la litera (a) de la prezentul alineat, a rezultatului consultării menționate la alineatul (2) și a altor date factuale relevante.	Subpct. 19.3.	justifică fiecare obiectiv de performanță la nivel național printr-o descriere a ipotezelor și a motivelor care stau la baza obiectivului respectiv, inclusiv a utilizării datelor de intrare menționate la subpunctul 19.1, a rezultatului consultării menționate la punctul 17 și a altor date factuale relevante.	Compatibil	
(4)	Odată cu adoptarea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii, Comisia stabilește:			Prevederi UE neaplicabile	
(a)	o „valoare de referință pentru costurile determinate” la nivelul Uniunii și o „valoare de referință pentru costul unitar determinat” la nivelul Uniunii, în scopul stabilirii de obiective în domeniul-cheie de performanță al rentabilității pentru indicatorul-cheie de performanță menționat la punctul 4.1 din secțiunea 1 din anexa I. Aceste valori de referință se calculează în raport cu anul care precedă începerea perioadei de referință.			Prevederi UE neaplicabile	
	Valoarea de referință pentru costurile determinate se estimează utilizând			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	costurile reale disponibile pentru perioada de referință precedentă și se ajustează pentru a ține seama de cele mai recente estimări ale costurilor, de variațiile traficului și de relația acestora cu costurile.				
	Valoarea de referință pentru costul unitar determinat se calculează prin împărțirea valorii de referință pentru costurile determinate la previziunile de trafic exprimate în unități de servicii pentru anul care precedă începerea perioadei de referință;			Prevederi UE neaplicabile	
(b)	praguri de alertă dincolo de care statele membre pot solicita o revizuire a obiectivelor de performanță incluse în planurile de performanță, în conformitate cu articolul 18 alineatul (1) litera (a) punctul (i). Aceste praguri de alertă se bazează pe următorii parametri:			Prevederi UE neaplicabile	
(i)	abaterea traficului real de la previziunile de trafic pe parcursul unui anumit an calendaristic, exprimată ca procent al mișcărilor IFR;			Prevederi UE neaplicabile	
(ii)	abaterea traficului real de la previziunile de trafic pe parcursul unui anumit an calendaristic, exprimată ca procent al unităților de servicii;			Prevederi UE neaplicabile	
(iii)	variația valorilor de referință ca urmare a actualizărilor sezoniere ale planului de administrare a rețelei în conformitate cu articolul 9 alineatul (4) litera (a) și cu articolul 9 alineatul (8) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123 în comparație cu valorile de referință din ultima versiune a planului de administrare a rețelei disponibile la momentul elaborării			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	planului de performanță. Această variație este exprimată ca procent de variație sau ca fracțiune de minute de întârziere ATFM pe rută, în funcție de amplexarea valorilor de referință;				
(c)	grupurile comparative de furnizori de servicii de navigație aeriană cu un mediu economic și operațional similar, în scopul evaluării obiectivelor de performanță în domeniul-cheie de performanță al rentabilității.			Prevederi UE neaplicabile	
Articolul 10 Planul de performanță		CAPITOLUL VI. PLANUL DE PERFORMANȚĂ		Compatibil	
(1)	Autoritățile naționale de supervizare elaborează planuri de performanță, fie la nivel național, fie la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian.	Pct.20.	AAC elaborează planul de performanță la nivel național, în baza contribuțiilor FSNA, prezentate în forma unui proiect de performanță.	Parțial compatibil	
(2)	Planurile de performanță se elaborează în conformitate cu modelul prevăzut în anexa II și includ:	Pct.21.	Planul de performanță se elaborează în conformitate cu modelul prevăzut în Anexa nr.2 la Regulament și include:	Compatibil	
(a)	obiective de performanță naționale obligatorii sau obiective de performanță ale FAB obligatorii, stabilite pe baza indicatorilor-cheie de performanță menționați la articolul 8 alineatul (2), inclusiv o „valoare de referință pentru costurile determinate” și o „valoare de referință pentru costul unitar determinat” pentru fiecare zonă tarifară, în scopul stabilirii obiectivelor în domeniul-cheie de performanță al rentabilității. Aceste valori de referință se calculează în raport cu anul care precedă începerea perioadei de referință.	Subpct. 21.1.	obiective de performanță obligatorii;	Parțial compatibil	
	Valoarea de referință pentru costurile determinate se estimează utilizând costurile reale disponibile pentru perioada de referință precedentă și se ajustează pentru a ține seama de cele			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	mai recente estimări ale costurilor, de variațiile traficului și de relația acestora cu costurile.				
	Valoarea de referință pentru costurile unitare determinate se calculează prin împărțirea valorii de referință pentru costurile determinate la cele mai recente previziuni de trafic exprimate în unități de servicii pentru anul care precedă începerea perioadei de referință;			Prevederi UE neaplicabile	
(b)	costurile determinate pentru serviciile de navigație aeriană de rută și de navigație aeriană terminală, stabilite în conformitate cu articolul 15 alineatul (2) literele (a) și (b) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 și cu prezentul regulament;	Subpct. 21.2.	costurile determinate pentru serviciile de navigație aeriană de rută și de navigație aeriană terminală;	Compatibil	
(c)	sistemele de stimulente instituite în conformitate cu articolul 11, specificând parametrii acestor sisteme, mecanismul de modulare a valorilor-pivot menționat la articolul 11 alineatul (3), dacă este cazul, precum și măsurile care vizează atingerea obiectivelor acestor sisteme de stimulente;			Prevederi UE neaplicabile	
(d)	o descriere a principalelor măsuri care vizează atingerea obiectivelor de performanță;	Subpct. 21.3.	o descriere a principalelor măsuri care vizează atingerea obiectivelor de performanță;	Compatibil	
(e)	o confirmare a faptului că planurile sunt compatibile cu domeniul de aplicare al prezentului regulament, în conformitate cu articolul 1 din prezentul regulament și cu articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004;	Subpct. 21.4.	o confirmare a faptului că planul este compatibil cu domeniul de aplicare a Regulamentului;	Compatibil	
(f)	previziunile privind traficul de rută, exprimate în mișcări IFR și în unități de servicii și bazate pe previziunile de bază	Subpct. 21.5.	previziunile privind traficul de rută, exprimate în mișcări IFR și în unități de servicii și bazate pe previziunile de bază ale serviciului STATFOR al Eurocontrol;	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	ale serviciului STATFOR al Eurocontrol;				
(g)	previziunile privind traficul terminal, exprimate în mișcări IFR și în unități de servicii, bazate pe previziunile de bază ale serviciului STATFOR al Eurocontrol;	Subpct. 21.6.	previziunile privind traficul terminal, exprimate în mișcări IFR și în unități de servicii, bazate pe previziunile de bază ale serviciului STATFOR al Eurocontrol;		
(h)	o descriere a inițiativelor de sprijinire a coordonării transfrontaliere și a furnizării de servicii transfrontaliere care sunt benefice pentru performanța operațională și/sau pentru rentabilitate;			Prevederi UE neaplicabile	
(i)	informații despre:	Subpct. 21.7.	informații despre investițiile majore;	Compatibil	
(i)	investițiile majore;				
(ii)	planurile de gestionare a schimbărilor pentru implementarea schimbărilor majore ale spațiului aerian sau pentru îmbunătățirea sistemului ATM, menite să reducă la minimum orice impact negativ asupra performanței rețelei.	Subpct. 21.8.	informații despre planurile de gestionare a schimbărilor pentru implementarea schimbărilor majore ale spațiului aerian sau pentru îmbunătățirea sistemului ATM, menite să reducă la minimum orice impact negativ asupra performanței rețelei.	Compatibil	
	Cu toate acestea, în ceea ce privește literele (f) și (g), autoritățile naționale de supervizare pot decide să utilizeze alte previziuni privind traficul de rută și terminal decât cele bazate pe previziunile de bază ale serviciului STATFOR al Eurocontrol. În acest caz, ele consultă reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și furnizorii de servicii de navigație aeriană vizați și prezintă motivele pentru care au utilizat celelalte previziuni în planul de performanță. Diferențele față de previziunile de bază ale serviciului STATFOR al Eurocontrol se referă la factori locali specifici care nu sunt abordați în mod suficient în previziunile de bază ale serviciului STATFOR al Eurocontrol. Pentru toate domeniile-cheie de			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	performanță se utilizează aceleași previziuni.				
(3)	Planurile de performanță pot conține obiective de performanță suplimentare stabilite pe baza indicatorilor-cheie de performanță menționați la articolul 8 alineatul (4). Obiectivele respective sprijină îndeplinirea obiectivelor de performanță menționate la articolul 9 alineatul (3) și la alineatul (2) litera (a) din prezentul articol.	Pct.22.	Planul de performanță poate conține obiective de performanță suplimentare stabilite pe baza indicatorilor-cheie de performanță menționați la punctul 14.	Compatibil	
(4)	În conformitate cu articolul 10 alineatul (1) și cu articolul 11 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, autoritățile naționale de supervizare consultă furnizorii de servicii de navigație aeriană, reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și, dacă este cazul, administratorii aeroporturilor și coordonatorii de aeroporturi cu privire la proiectele de planuri de performanță, inclusiv cu privire la obiectivele de performanță și sistemele de stimulente incluse în acestea.	Pct.23.	AAC consultă, FSNA, reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și, dacă este cazul, administratorii aeroporturilor și coordonatorii de aeroporturi (după caz) cu privire la proiectul planului de performanță și sistemele de stimulente incluse în acesta.	Compatibil	
(5)	Administratorul de rețea elaborează planul de performanță al rețelei. Planul de performanță al rețelei se elaborează în conformitate cu modelul prevăzut în anexa III și include:			Prevederi UE neaplicabile	
(a)	valoarea adăugată a administratorului de rețea în sprijinul activităților statelor membre, ale blocurilor funcționale de spațiu aerian, ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană și ale utilizatorilor civili și militari ai spațiului aerian pentru atingerea obiectivelor de capacitate și de mediu și precizează contribuția funcțiilor de rețea la			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	realizarea obiectivelor de performanță stabilite la nivelul Uniunii;				
(b)	obiectivele de performanță și obiectivele pentru administratorul de rețea și pentru fiecare funcție de rețea, precum și măsurile care vizează atingerea acestor obiective.			Prevederi UE neaplicabile	
(6)	În cazul în care, conform dispozițiilor de la articolul 11 alineatul (3) litera (c) al patrulea paragraf din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, Comisia a revizuit obiectivele de performanță la nivelul Uniunii, statele membre își revizuiesc planurile de performanță și includ obiective de performanță revizuite în conformitate cu prezentul regulament.			Prevederi UE neaplicabile	
Articolul 11 Sisteme de stimulente				Compatibil	
(1)	Sistemele de stimulente incluse în planurile de performanță adoptate de statele membre:	Pct.24	Sistemele de stimulente incluse în planul de performanță adoptat de MIDR:	Compatibil	
(a)	stabilesc stimulente de natură financiară pentru atingerea obiectivelor de performanță în domeniile-cheie de performanță ale rentabilității și capacității în mod eficace și proporțional;	Subpct. 24.1.	stabilesc stimulente de natură financiară pentru atingerea obiectivelor de performanță în domeniile-cheie de performanță ale rentabilității și capacității în mod eficace și proporțional;	Compatibil	
(b)	se aplică pe întreaga perioadă acoperită de planul de performanță;	Subpct. 24.2.	se aplică pe întreaga perioadă acoperită de planul de performanță;	Compatibil	
(c)	sunt nediscriminatorii, transparente și eficace;	Subpct. 24.3.	sunt nediscriminatorii, transparente și eficace;	Compatibil	
(d)	se aplică serviciilor de navigație aeriană de rută și de navigație aeriană terminală.	Subpct. 24.4.	se aplică serviciilor de navigație aeriană de rută și de navigație aeriană terminală, în condițiile stabilite la punctul 5.	Compatibil	
(2)	Sistemele de stimulente pentru obiectivele de performanță din domeniul-cheie de performanță al rentabilității sunt reglementate de articolele 27 și 28.			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

(3)	Sistemele de stimulente pentru obiectivele de performanță din domeniul-cheie de performanță al capacității trebuie să respecte, pe lângă principiile prevăzute la alineatul (1), următoarele principii:			Prevederi UE neaplicabile	
(a)	sunt proporționale cu nivelul de întârziere ATFM și constau în avantaje și dezavantaje financiare cu impact semnificativ asupra veniturilor expuse riscurilor;			Prevederi UE neaplicabile	
(b)	se stabilesc astfel încât dezavantajele financiare maxime să fie cel puțin egale cu avantajele financiare maxime.			Prevederi UE neaplicabile	
	Autoritatea națională de supervizare definește procentele fixe maxime menționate la al doilea paragraf de la punctul 2.1 litera (a) și de la punctul 2.2 litera (a) din anexa XIII și la al doilea paragraf de la punctul 2.1 litera (b) și de la punctul 2.2 litera (b) din anexa XIII pentru calcularea avantajelor și dezavantajelor financiare, sub rezerva consultării reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian și a furnizorilor de servicii de navigație aeriană vizați.			Prevederi UE neaplicabile	
	În ceea ce privește procentele fixe maxime menționate la al doilea paragraf de la punctul 2.1 litera (a) și de la punctul 2.2 litera (a) din anexa XIII pentru calcularea avantajelor financiare, procentele respective nu trebuie să depășească 2 %;			Prevederi UE neaplicabile	
(c)	pentru calcularea avantajelor sau a dezavantajelor financiare, se utilizează valori-pivot.			Prevederi UE neaplicabile	
	Înainte de începerea perioadei de referință, autoritatea națională de			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	supervizare decide dacă respectivele valori-pivot se vor baza:				
(i)	pe obiectivele de performanță stabilite la nivel național, defalcate la nivelul fiecărui furnizor individual de servicii de navigație aeriană; sau			Prevederi UE neaplicabile	
(ii)	pe obiectivele de performanță modulate la nivel național, defalcate la nivelul fiecărui furnizor individual de servicii de navigație aeriană, stabilite anual de autoritatea națională de supervizare pentru anul următor în conformitate cu punctul 1 din anexa XIII și sub rezerva consultării reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian și a furnizorilor de servicii de navigație aeriană vizați. Mecanismul de modulare este definit în planul de performanță, se aplică pentru fiecare an al perioadei de referință și nu se modifică în cursul acesteia;			Prevederi UE neaplicabile	
	Autoritatea națională de supervizare informează anual Comisia cu privire la valorile-pivot;			Prevederi UE neaplicabile	
(d)	în jurul valorii-pivot stabilite de autoritatea națională de supervizare trebuie să existe un interval simetric, sub rezerva consultării reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian și a furnizorilor de servicii de navigație aeriană vizați, astfel încât modificările minore ale întârzierilor ATFM să nu dea naștere unor avantaje sau dezavantaje financiare;			Prevederi UE neaplicabile	
(e)	dacă întârzierea ATFM efectivă medie per zbor în anul n este mai mică decât valoarea-pivot stabilită pentru anul n și în afara intervalului menționat la litera (d), acest lucru generează un avantaj			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	financiar printr-o majorare a ratei unitare în anul $n + 2$, în conformitate cu punctul 2 din anexa XIII;				
(f)	dacă întârzierea ATFM efectivă medie per zbor în anul n este mai mare decât valoarea-pivot stabilită pentru anul n și în afara intervalului menționat la litera (d), acest lucru generează un dezavantaj financiar printr-o scădere a ratei unitare în anul $n + 2$, în conformitate cu punctul 2 din anexa XIII;			Prevederi UE neaplicabile	
(g)	pentru obiectivele pe rută în domeniul-cheie de performanță al capacității și în cazul în care planul de performanță este elaborat la nivel de bloc funcțional de spațiu aerian, se aplică următoarele dispoziții, în plus față de principiile menționate la literele (a)-(f):			Prevederi UE neaplicabile	
(i)	autoritățile naționale de supervizare competente defalchează obiectivul de performanță al FAB menționat în anexa I secțiunea 2 punctul 3.1 litera (a) la nivelul fiecărui furnizor individual de servicii de navigație aeriană vizat, în vederea stabilirii stimulentei la nivel național. Valorile care rezultă stau la baza valorilor-pivot menționate la litera (c);			Prevederi UE neaplicabile	
(ii)	autoritățile naționale de supervizare competente aplică același sistem de stimulente în mod consecvent tuturor furnizorilor de servicii de navigație aeriană vizati;			Prevederi UE neaplicabile	
(iii)	se utilizează totodată valori-pivot pentru blocul funcțional de spațiu aerian, în plus față de valorile-pivot la nivelul fiecărui furnizor individual de servicii de navigație aeriană menționate la punctul (i), iar acestea se bazează:			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

-	pe obiectivele de performanță stabilite la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian; sau			Prevederi UE neaplicabile	
-	pe obiectivele de performanță modulate la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian în conformitate cu punctul 1 din anexa XIII și sub rezerva consultării reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian și a furnizorilor de servicii de navigație aeriană vizați;			Prevederi UE neaplicabile	
(iv)	prin derogare de la litera (c), toate autoritățile naționale de supervizare competente decid de comun acord dacă valorile-pivot la nivelul fiecărui furnizor individual de servicii de navigație aeriană și la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian trebuie să fie modulate sau nu. Această decizie se aplică uniform tuturor valorilor-pivot la nivelul fiecărui furnizor individual de servicii de navigație aeriană și la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian, pe întreaga durată a perioadei de referință;			Prevederi UE neaplicabile	
(v)	în cazul în care obiectivele de performanță la nivel național și la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian sunt modulate, se aplică același mecanism de modulare obiectivelor de performanță la nivel național și la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian;			Prevederi UE neaplicabile	
(vi)	în cazul în care întârzierea ATFM pe rută per zbor totală în anul n la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian este mai mare decât valoarea-pivot pentru anul n menționată la punctul (iii) și în afara intervalului menționat la alineatul (3) litera (d), nu se aplică alineatul (3) litera (e), iar alineatul (3) litera (f) se			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	<p>aplică numai acelor furnizori de servicii de navigație aeriană pentru care întârzierea ATFM efectivă per zbor în anul n este mai mare decât valoarea-pivot pentru anul n și în afara intervalului menționat la litera (d);</p>		
(vii)	<p>în cazul în care întârzierea ATFM pe rută per zbor totală în anul n la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian este mai mică decât valoarea-pivot pentru anul n menționată la punctul (iii) și în afara intervalului menționat la alineatul (3) litera (d), nu se aplică alineatul (3) litera (f), iar alineatul (3) litera (e) se aplică numai acelor furnizori de servicii de navigație aeriană pentru care întârzierea ATFM efectivă per zbor în anul n este mai mică decât valoarea-pivot pentru anul n și în afara intervalului menționat la litera (d).</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>
(4)	<p>Sistemele de stimulente incluse în planurile de performanță adoptate de statele membre pot prevedea, de asemenea, stimulente de natură financiară pentru realizarea obiectivelor de performanță în domeniul-cheie de performanță al mediului sau pentru realizarea obiectivelor de performanță suplimentare menționate la articolul 10 alineatul (3), în conformitate cu alineatul (1) literele (b) și (c), cu condiția ca acestea să fie eficace și proporționale. Aceste sisteme de stimulente ar trebui să se aplice în plus față de sistemele de stimulente menționate la alineatele (2) și (3) și independent de acestea. Avantajele sau dezavantajele financiare agregate oferite de aceste sisteme de stimulente</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>

6. Actul Uniunii Europene		7. Proiectul de act normativ național		8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	nu trebuie să depășească 2 %, respectiv 4 % din costurile determinate pentru anul n.				
CAPITOLUL IV ADOPTAREA, EVALUAREA ȘI REVIZUIREA PLANURILOR DE PERFORMANȚĂ					
Articolul 12 Adoptarea și prezentarea proiectelor de planuri de performanță					
	Fiecare stat membru adoptă un proiect de plan de performanță, elaborat de autoritatea sau autoritățile naționale de supervizare competente la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, și îl prezintă Comisiei, cel târziu cu trei luni înainte de începerea perioadei de referință la care se referă. În cazul în care proiectul de plan de performanță este întocmit la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian, acesta este prezentat Comisiei după adoptarea sa de către toate statele membre vizate.	Pct. 25.	Proiectul planului de performanță elaborat de AAC, este transmis către MIDR pentru aprobare cu cel târziu trei luni înainte de începerea perioadei de referință la care se referă.	Parțial compatibil	
Articolul 13 Verificarea caracterului complet al proiectelor de planuri de performanță		CAPITOLUL VII. VERIFICAREA CARACTERULUI COMPLET AL PROIECTULUI DE PLAN DE PERFORMANȚĂ		Compatibil	
(1)	Comisia verifică dacă proiectele de planuri de performanță prezentate de statele membre în conformitate cu articolul 12 conțin toate elementele necesare pentru evaluarea respectării cerințelor enumerate la articolul 10 alineatele (2) și (4) și, dacă este cazul, la articolul 10 alineatele (3) și (5).	Pct. 26.	MIDR verifică dacă proiectul planului de performanță prezentat de FSNA conține toate elementele necesare pentru evaluarea respectării cerințelor enumerate la punctul 21 și punctul 23.	Compatibil	
(2)	În cazul în care, după ce a efectuat verificarea menționată la alineatul (1), Comisia constată că unul sau mai multe elemente lipsesc, aceasta solicită statului membru sau statelor membre în cauză, în termen de o lună de la data	Pct. 27.	În cazul în care, după ce a efectuat verificarea menționată pct.26, MIDR constată că unul sau mai multe elemente lipsesc, acesta solicită AAC, în termen de o lună de la data primirii proiectului de plan de performanță, să prezinte un proiect de	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
primirii proiectului de plan de performanță, să prezinte un proiect de plan de performanță actualizat, care să conțină elementul sau elementele care lipsesc.		plan de performanță actualizat, care să conțină elementul sau elementele care lipsesc.	
În acest caz, statul membru sau statele membre în cauză transmit Comisiei proiectul de plan de performanță actualizat fără întârzieri nejustificate și, în orice caz, în termen de trei săptămâni de la data solicitării Comisiei.	Pct. 28.	În acest caz, AAC transmite MIDR proiectul de plan de performanță actualizat fără întârzieri nejustificate și, în orice caz, în termen de trei săptămâni de la data solicitării MIDR.	Compatibil
(3) Comisia începe evaluarea proiectului de plan de performanță menționată la articolul 14 după ce efectuează verificarea menționată la alineatul (1) și constată că proiectul de plan de performanță conține toate elementele necesare sau la primirea proiectului de plan de performanță actualizat menționat la alineatul (2), după caz.	Pct. 29.	MIDR începe evaluarea proiectului de plan de performanță menționată la punctul 30 după ce efectuează verificarea menționată la punctul 26 și constată că proiectul de plan de performanță conține toate elementele necesare sau la primirea proiectului de plan de performanță actualizat menționat la punctul 27, după caz.	Compatibil
Articolul 14 Evaluarea și revizuirea proiectelor de planuri de performanță și obiectivelor de performanță	CAPITOLUL VIII. EVALUAREA ȘI REVIZUIREA PROIECTULUI PLANULUI DE PERFORMANȚĂ		Compatibil
(1) Comisia evaluează coerența obiectivelor de performanță naționale sau a obiectivelor de performanță ale FAB cuprinse în proiectele de planuri de performanță cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii pe baza criteriilor prevăzute la punctul 1 din anexa IV și ținând seama de circumstanțele locale. Comisia poate completa evaluarea prin revizuirea proiectelor de planuri de performanță în ceea ce privește elementele menționate la punctul 2 din anexa IV.	Pct. 30.	MIDR evaluează coerența obiectivelor de performanță cuprinse în proiectul planului de performanță cu obiectivele de performanță similare celor stabilite la nivelul SES pe baza criteriilor prevăzute la punctul 1 din Anexa nr.3 la Regulament, ținând seama de circumstanțele locale. MIDR poate completa evaluarea prin revizuirea proiectului planului de performanță în ceea ce privește elementele menționate la punctul 2 din Anexa nr.3 la Regulament.	Compatibil
(2) În cazul în care, pe baza evaluării menționate la alineatul (1), constată că obiectivele de performanță cuprinse	Pct. 31.	În cazul în care, pe baza evaluării menționate la pct.30, constată că obiectivele de performanță cuprinse în proiectul de plan de performanță sunt	Compatibil

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	<p>coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivel național, MIDR adoptă, în termen de cinci luni de la data primirii proiectului de plan de performanță sau, după caz, a proiectului de plan de performanță actualizat menționat la punctul 27, o decizie prin care notifică acest lucru AAC.</p>		
(3)	<p>Pct. 32.</p> <p>În cazul în care, pe baza evaluării menționate la alineatul (1), constată că unul sau mai multe dintre obiectivele de performanță cuprinse într-un proiect de plan de performanță nu sunt coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii, Comisia adoptă, în termen de cinci luni de la data primirii proiectului de plan de performanță sau, după caz, a proiectului de plan de performanță actualizat menționat la articolul 13 alineatul (2), o decizie care prevede recomandările menționate la articolul 11 alineatul (3) litera (c) al doilea paragraf din Regulamentul (CE) nr. 549/2004.</p>	<p>Compatibil</p>	
	<p>Pct. 32.</p> <p>În acest caz, în termen de trei luni de la adoptarea deciziei Comisiei, statul membru sau statele membre în cauză își revizuiesc obiectivele de performanță și iau măsurile corespunzătoare pentru revizuirea în consecință a proiectului de plan de performanță, ținând seama de recomandările Comisiei, și îi prezintă acesteia proiectul de plan de performanță revizuit.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>Articolul 15 Evaluarea proiectelor de planuri de performanță și a obiectivelor de</p>	<p>Capitolul IX. EVALUAREA PROIECTULUI PLANULUI DE PERFORMANȚĂ ȘI A OBIECTIVELOR DE</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

performanță revizuite și adoptarea de măsuri corective	PERFORMANȚĂ REVIZUITE ȘI ADOPTAREA DE MĂSURI CORECTIVE				
(1)	După primirea proiectului de plan de performanță revizuit care i-a fost prezentat în conformitate cu articolul 14 alineatul (3), Comisia evaluează proiectul de plan de performanță revizuit și coerența obiectivelor de performanță revizuite cuprinse în acesta cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii, pe baza criteriilor prevăzute la punctul 1 din anexa IV și ținând seama de circumstanțele locale. Comisia poate completa evaluarea prin revizuirea proiectelor de planuri de performanță în ceea ce privește elementele menționate la punctul 2 din anexa IV.	Pct. 33.	După primirea proiectului de plan de performanță revizuit care i-a fost prezentat în conformitate cu pct.32, MIDR evaluează proiectul de plan de performanță revizuit și coerența obiectivelor de performanță revizuite cuprinse în acesta cu obiectivele de performanță stabilite la nivel național, pe baza criteriilor prevăzute la punctul 1 din Anexa nr.3 la Regulament, ținând seama de circumstanțele locale. MIDR poate completa evaluarea prin revizuirea proiectului planului de performanță în ceea ce privește elementele menționate la punctul 2 din Anexa nr.3 la Regulament	Compatibil	
(2)	În cazul în care, pe baza evaluării menționate la alineatul (1), constată că obiectivele de performanță revizuite cuprinse în proiectul de plan de performanță revizuit sunt coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii, Comisia adoptă, în termen de cinci luni de la data primirii proiectului de plan de performanță revizuit, o decizie prin care notifică acest lucru statului membru sau statelor membre în cauză.	Pct. 34.	În cazul în care, pe baza evaluării menționate la punctul 33, constată că obiectivele de performanță revizuite cuprinse în proiectul de plan de performanță revizuit sunt coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivel național, MIDR adoptă, în termen de cinci luni de la data primirii proiectului de plan de performanță revizuit, o decizie prin care notifică acest lucru AAC.	Compatibil	
(3)	În cazul în care, pe baza evaluării menționate la alineatul (1), constată că există dubii în legătură cu coerența obiectivelor de performanță revizuite cuprinse în proiectul de plan de performanță revizuit cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii, Comisia inițiază, în termen de cinci luni de la data primirii proiectului de plan de	Pct. 35.	În cazul în care, pe baza evaluării menționate la punctul 33, constată că există dubii în legătură cu coerența obiectivelor de performanță revizuite cuprinse în proiectul de plan de performanță revizuit cu obiectivele de performanță stabilite la nivel național, MIDR inițiază, în termen de cinci luni de la data primirii proiectului de plan de performanță revizuit, o examinare detaliată a obiectivelor de performanță respective, solicitând	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național		8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile	
	performanță revizuit, o examinare detaliată a obiectivelor de performanță respective și a circumstanțelor locale pertinente, solicitând informații suplimentare din partea autorităților naționale de supervizare, dacă este necesar, și informează în consecință statul membru sau statele membre în cauză.		informații suplimentare din partea AAC, dacă este necesar.		
(4)	În cazul în care, după efectuarea examinării detaliate menționate la alineatul (3), constată că obiectivele de performanță revizuite cuprinse în proiectul de plan de performanță revizuit sunt coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii, Comisia adoptă, în termen de cinci luni de la data inițierii examinării detaliate, o decizie prin care notifică acest lucru statului membru sau statelor membre în cauză.	Pct. 36.	În cazul în care, după efectuarea examinării detaliate menționate la punctul 35, constată că obiectivele de performanță revizuite cuprinse în proiectul de plan de performanță revizuit sunt coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivel național, MIDR adoptă, în termen de cinci luni de la data inițierii examinării detaliate, o decizie prin care notifică acest lucru AAC.	Compatibil	
(5)	În cazul în care, după efectuarea examinării detaliate menționate la alineatul (3), constată că obiectivele de performanță revizuite cuprinse în proiectul de plan de performanță revizuit nu sunt coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii, Comisia adoptă, în termen de cinci luni de la data inițierii examinării detaliate, o decizie care prevede măsurile corective care trebuie luate de statul membru sau statele membre în cauză, în conformitate cu articolul 11 alineatul (3) litera (c) al treilea paragraf din Regulamentul (CE) nr. 549/2004.	Pct. 37.	În cazul în care, după efectuarea examinării detaliate menționate la pct.33, constată că obiectivele de performanță revizuite cuprinse în proiectul de plan de performanță revizuit nu sunt coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivel național, MIDR adoptă, în termen de cinci luni de la data inițierii examinării detaliate, o decizie care prevede măsurile corective care trebuie întreprinse.	Compatibil	
(6)	În cazul în care Comisia a adoptat decizia menționată la alineatul (5), statul membru sau statele membre în			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național		8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile	
	cauză comunică Comisiei, în termen de trei luni de la adoptarea deciziei respective, măsurile pe care le-au luat în temeiul acesteia, precum și informații care demonstrează că măsurile respective sunt conforme cu decizia.				
(7)	Pe baza informațiilor care îi sunt comunicate în conformitate cu alineatul (6), Comisia evaluează dacă măsurile luate de statul membru sau de statele membre în cauză sunt suficiente pentru a asigura respectarea deciziei menționate la alineatul (5), în conformitate cu cerințele Regulamentului (CE) nr. 549/2004 și ale prezentului regulament.			Prevederi UE neaplicabile	
	În cazul în care constată că aceste măsuri sunt suficiente pentru a asigura respectarea deciziei menționate la alineatul (5), Comisia notifică acest lucru statului membru sau statelor membre în cauză.			Prevederi UE neaplicabile	
	În cazul în care constată că aceste măsuri nu sunt suficiente pentru a asigura respectarea deciziei menționate la alineatul (5), Comisia informează în consecință statul membru sau statele membre în cauză și, dacă este cazul, ia măsuri pentru a remedia situația de nerespectare, inclusiv prin acțiunile prevăzute la articolul 258 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.			Prevederi UE neaplicabile	
Articolul 16 Adoptarea planurilor de performanță	CAPITOLUL X. ADOPTAREA PLANULUI DE PERFORMANȚĂ		Compatibil		
	Fiecare stat membru își adoptă și publică planul de performanță în una dintre următoarele situații, după caz:	Pct. 38.	Planul de performanță național este adoptat și publicat după ce MIDR a adoptat o decizie în aplicarea punctelor 31, 34 sau 36.	Compatibil	
(a)	după ce Comisia a adoptat o decizie în aplicarea articolului 14 alineatul (2), a				

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	articolului 15 alineatul (2) sau a articolului 15 alineatul (4);				
(b)	după ce Comisia a adoptat o decizie în temeiul articolului 15 alineatul (7) al doilea paragraf;			Prevederi UE neaplicabile	
(c)	după ce Comisia a adoptat o decizie în urma unei solicitări din partea statului membru sau a statelor membre în cauză de a revizui, în cursul perioadei de referință, obiectivele de performanță în conformitate cu articolul 18 alineatul (1), cu condiția ca planul de performanță să fie ajustat de statul membru în cauză în ceea ce privește obiectivele de performanță revizuite.	Pct.39.	Totodată, planul de performanță național poate la fel fi adoptat și publicat după ce MIDR a adoptat o decizie în urma unei solicitări din partea AAC de a revizui, în cursul perioadei de referință, obiectivele de performanță în conformitate cu punctul 41, cu condiția ca planul de performanță să fie ajustat în ceea ce privește obiectivele de performanță revizuite.	Compatibil	
Articolul 17 Obiective de performanță sau măsuri corective adoptate după începerea perioadei de referință					
(1)	În cazul în care, din cauza timpului necesar pentru finalizarea procedurilor menționate la articolele 14 și 15, statele membre nu au reușit să adopte planuri de performanță înainte de începerea perioadei de referință în conformitate cu articolul 16, obiectivele de performanță cuprinse în cea mai recentă versiune a proiectelor de planuri de performanță se aplică cu titlu provizoriu, până la adoptarea planurilor de performanță.	Pct.40.	În cazul în care, din cauza timpului necesar pentru finalizarea procedurilor menționate la punctele 30-37, nu s-a reușit adoptarea planului de performanță înainte de începerea perioadei de referință în conformitate cu punctele 38-39, obiectivele de performanță cuprinse în cea mai recentă versiune a proiectelor de planuri de performanță se aplică cu titlu provizoriu, până la adoptarea planurilor de performanță.	Compatibil	
(2)	În situația menționată la alineatul (1), la adoptarea planurilor de performanță, obiectivele de performanță din domeniul-cheie de performanță al rentabilității se aplică retroactiv printr-o ajustare a ratelor unitare în conformitate cu articolul 29 alineatul (5).			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

Articolul 18 Revizuirea obiectivelor de performanță în cursul unei perioade de referință	CAPITOLUL XI. REVIZUIREA OBIECTIVELOR DE PERFORMANȚĂ ÎN CURSUL UNEI PERIOADE DE REFERINȚĂ		Compatibil	
(1) În perioada de referință, statele membre pot revizui unul sau mai multe obiective de performanță incluse în planurile de performanță și pot adopta planuri de performanță modificate în consecință, numai în cazul în care sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:	Pct.41.	În perioada de referință, poate fi revizuit unul sau mai multe obiective de performanță incluse în planul de performanță și poate fi adopt un plan de performanță modificat în consecință, numai în cazul în care sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:	Compatibil	
(a) statul membru sau statele membre în cauză consideră că revizuirea preconizată este necesară și proporțională având în vedere apariția uneia sau a mai multora dintre următoarele situații:	Subpct. 41.1	se consideră că revizuirea preconizată este necesară și proporțională având în vedere apariția uneia sau a mai multora dintre următoarele situații:	Compatibil	
(i) cel puțin unul dintre pragurile de alertă menționate la articolul 9 alineatul (4) litera (b) este atins, iar autoritatea sau autoritățile naționale de supervizare în cauză au evaluat situația și au demonstrat că efectele atingerii pragului sau a pragurilor de alertă nu pot fi reduse suficient decât dacă obiectivele de performanță sunt revizuite;	Subpct. 41.1.1	cel puțin unul dintre pragurile de alertă este atins, iar AAC a evaluat situația și a demonstrat că efectele atingerii pragului sau a pragurilor de alertă nu pot fi reduse suficient decât dacă obiectivele de performanță sunt revizuite;	Compatibil	
(ii) datele, ipotezele și motivațiile inițiale, inclusiv cele legate de investiții, pe baza cărora au fost stabilite obiectivele de performanță în cauză nu mai sunt corecte într-o măsură semnificativă și durabilă, din cauza unor circumstanțe care nu puteau fi prevăzute la momentul adoptării planului de performanță, iar autoritatea sau autoritățile naționale de supervizare au evaluat situația și au demonstrat că efectele acestei situații nu pot fi atenuate suficient decât dacă	Subpct. 41.1.2.	datele, ipotezele și motivațiile inițiale, inclusiv cele legate de investiții, pe baza cărora au fost stabilite obiectivele de performanță în cauză nu mai sunt corecte într-o măsură semnificativă și durabilă, din cauza unor circumstanțe care nu puteau fi prevăzute la momentul adoptării planului de performanță, iar AAC a evaluat situația și a demonstrat că efectele acestei situații nu pot fi atenuate suficient decât dacă obiectivele de performanță sunt revizuite;	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	obiectivele de performanță sunt revizuite;				
(b)	pe baza unei cereri motivate din partea statului membru sau a statelor membre în cauză, Comisia a decis că:	Subpct. 41.2.	pe baza unei cereri motivate din partea AAC, MIDR a decis că:	Compatibil	
(i)	este de acord că revizuirea preconizată este necesară și proporțională având în vedere apariția uneia sau a mai multora dintre situațiile menționate la litera (a);	Subpct. 41.2.1.	este de acord că revizuirea preconizată este necesară și proporțională având în vedere apariția uneia sau a mai multora dintre situațiile menționate la subpunctul 41.1;	Compatibil	
(ii)	obiectivele de performanță revizuite preconizate sunt coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii, după evaluarea acestor obiective pe baza criteriilor prevăzute la punctul 1 din anexa IV.	Subpct. 41.2.2.	obiectivele de performanță revizuite preconizate sunt coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul SES, după evaluarea acestor obiective pe baza criteriilor prevăzute la pct.1 din Anexa nr.3 la Regulament.	Compatibil	
	Comisia adoptă decizia menționată la litera (b) în termen de șapte luni de la data prezentării cererii complete de către statul membru sau statele membre în cauză.	Subpct. 41.2.3.	MIDR adoptă decizia menționată la subpunctul 41.2 în termen de șapte luni de la data prezentării cererii complete de către AAC.	Compatibil	
(2)	Revizuirile obiectivelor de performanță adoptate în temeiul prezentului articol nu se aplică retroactiv.	Pct.42.	Revizuirile obiectivelor de performanță adoptate în temeiul Capitolului XI nu se aplică retroactiv.	Compatibil	
<i>Articolul 19 Aprobarea planului de performanță al rețelei</i>				Prevederi UE neaplicabile	
(1)	Administratorul de rețea prezintă Comisiei proiectul de plan de performanță al rețelei, după aprobarea acestuia de către consiliul de administrare a rețelei, astfel cum se menționează la articolul 18 alineatul (1) litera (o) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123, cu cel puțin trei luni înainte de începerea perioadei de referință.			Prevederi UE neaplicabile	
(2)	Comisia evaluează dacă proiectul de plan de performanță al rețelei îndeplinește criteriile prevăzute în anexa V.			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național		8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	--	------------------------------	-----------------

	Comisia poate solicita administratorului de rețea să prezinte o revizuire a proiectului de plan de performanță al rețelei, în cazul în care acest lucru este necesar pentru a asigura respectarea criteriilor stabilite în anexa V.			Prevederi UE neaplicabile	
(3)	În cazul în care constată că proiectul de plan de performanță al rețelei îndeplinește criteriile prevăzute în anexa V, Comisia adoptă acest plan.			Prevederi UE neaplicabile	
(4)	Administratorul de rețea publică și pune în aplicare planul de performanță al rețelei după adoptarea sa de către Comisie în conformitate cu alineatul (3).			Prevederi UE neaplicabile	
(5)	În cazul în care, din cauza timpului necesar pentru finalizarea procedurilor menționate la alineatele (2) și (3), planul de performanță al rețelei nu a fost adoptat de Comisie înainte de începerea perioadei de referință, cea mai recentă versiune a proiectului de plan de performanță al rețelei aprobată de consiliul de administrare a rețelei se aplică cu titlu provizoriu, până la adoptarea de către Comisie a planului de performanță al rețelei.			Prevederi UE neaplicabile	

Regulament privind instituirea unui sistem de tarificare pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană

Capitolul V Finanțarea serviciilor de navigație aeriană, crearea zonelor tarifare, stabilirea bazelor de cost ale tarifelor și transparență					
Articolul 20 Principii pentru finanțarea serviciilor de navigație aeriană	CAPITOLUL II. PRINCIPII PENTRU FINANȚAREA SERVICIILOR DE NAVIGAȚIE AERIANĂ				
(1)	Costurile determinate ale serviciilor de navigație aeriană de rută se finanțează prin tarifele de rută impuse utilizatorilor	Pct.7	Costurile determinate ale serviciilor de navigație aeriană de rută se finanțează prin tarifele de rută	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	spațiului aerian și, în cazul în care se aplică articolul 25 alineatul (3), prin alte venituri menționate la articolul respectiv.		impuse utilizatorilor spațiului aerian și, în cazul în care se aplică pct.30.		
(2)	Costurile determinate ale serviciilor de navigație aeriană terminală se finanțează prin tarifele de navigație aeriană terminală impuse utilizatorilor spațiului aerian și, în cazul în care se aplică articolul 25 alineatul (3), prin alte venituri menționate la articolul respectiv.	Pct.8	Costurile determinate ale serviciilor de navigație aeriană terminală se finanțează prin tarifele de navigație aeriană terminală impuse utilizatorilor spațiului aerian și, în cazul în care se aplică pct.30.	Compatibil	
(3)	Veniturile provenite din tarifele de rută sau din tarifele de navigație aeriană terminală nu se utilizează pentru finanțarea activităților comerciale ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană.	Pct.9	Veniturile provenite din tarifele de rută sau din tarifele de navigație aeriană terminală nu se utilizează pentru finanțarea activităților comerciale ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană.	compatibil	
Articolul 21 Crearea zonelor tarifare		CAPITOLUL III. CREAREA ZONELOR TARIFARE			
(1)	În spațiul aerian de care sunt responsabile și în care sunt furnizate servicii de navigație aeriană utilizatorilor spațiului aerian, statele membre creează una sau mai multe zone tarifare în scopul aplicării tarifelor de rută („zonă tarifară de rută”) și una sau mai multe zone tarifare în scopul aplicării tarifelor de navigație aeriană terminală („zonă tarifară terminală”).	Pct.10	În spațiul aerian de care sunt responsabile și în care sunt furnizate servicii de navigație aeriană utilizatorilor spațiului aerian, MIDR creează una sau mai multe zone tarifare în scopul aplicării tarifelor de rută („zonă tarifară de rută”) și una sau mai multe zone tarifare în scopul aplicării tarifelor de navigație aeriană terminală („zonă tarifară terminală”).	Compatibil	
	Statele membre consultă reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian vizați înainte de a crea sau de a modifica aceste zone.		MIDR consultă reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian vizați înainte de a crea sau de a modifica aceste zone.	Compatibil	
	Statele membre informează Comisia și, dacă este cazul, Biroul central pentru tarife de rută al Eurocontrol („CRCO”) cu privire la crearea sau modificarea zonelor tarifare respective, cu cel puțin		MIDR informează Comisia și, dacă este cazul, Biroul central pentru tarife de rută al Eurocontrol („CRCO”) cu privire la crearea sau modificarea zonelor tarifare respective, cu cel puțin șapte luni înainte de începerea perioadei de referință.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	șapte luni înainte de începerea perioadei de referință.				
(2)	Statele membre se asigură că întinderea geografică a zonelor tarifare este definită în mod clar. Zonele tarifare trebuie să fie compatibile cu furnizarea de servicii de navigație aeriană și pot include servicii furnizate de un furnizor de servicii de navigație aeriană stabilit în alt stat membru în legătură cu spațiul aerian transfrontalier.	Pct.11	MIDR se asigură că întinderea geografică a zonelor tarifare este definită în mod clar. Zonele tarifare trebuie să fie compatibile cu furnizarea de servicii de navigație aeriană și pot include servicii furnizate de un furnizor de servicii de navigație aeriană stabilit în alt stat membru în legătură cu spațiul aerian transfrontalier.	Compatibil	
(3)	În cazul în care serviciile de trafic aerian legate de apropierea și plecarea aeronavelor sunt furnizate în comun pentru un grup de aeroporturi, statele membre pot crea o zonă tarifară terminală specifică în zona terminală în cauză.	Pct.12	În cazul în care serviciile de trafic aerian legate de apropierea și plecarea aeronavelor sunt furnizate în comun pentru un grup de aeroporturi, MIDR poate crea o zonă tarifară terminală specifică în zona terminală în cauză.	Compatibil	
(4)	În cazul în care statele membre decid să creeze zone tarifare de rută sau zone tarifare terminale care se întind pe spațiul aerian pentru care sunt responsabile mai multe state membre sau în cazul în care statele membre decid să creeze o zonă tarifară comună, statele membre în cauză asigură aplicarea coerentă și uniformă a prezentului regulament în privința furnizării serviciilor de navigație aeriană în spațiul aerian în cauză.	Pct.13	În cazul în care MIDR decide să creeze zone tarifare de rută sau zone tarifare terminale care se întind pe spațiul aerian pentru care sunt responsabili mai mulți FSNA sau în cazul în care MIDR decide să creeze o zonă tarifară comună, MIDR asigură aplicarea coerentă și uniformă a prezentului regulament în privința furnizării serviciilor de navigație aeriană în spațiul aerian în cauză.	Compatibil	
	Statele membre informează fără întârziere Comisia și CRCO al Eurocontrol cu privire la orice astfel de decizie.		MIDR informează fără întârziere Comisia și CRCO al Eurocontrol cu privire la orice astfel de decizie.	Compatibil	
(5)	Statele membre pot modifica sau crea o nouă zonă tarifară terminală în cursul unei perioade de referință, cu următoarele condiții:	Pct.14	MIDR poate modifica sau crea o nouă zonă tarifară terminală în cursul unei perioade de referință, cu următoarele condiții:	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

(a)	să consulte reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și furnizorii de servicii de navigație aeriană vizați înainte de modificare;	14.1.	să consulte reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și furnizorii de servicii de navigație aeriană vizați înainte de modificare;	Compatibil	
(b)	să notifice fără întârzieri nejustificate Comisia și CRCO al Eurocontrol cu privire la modificare;	14.2.	să notifice fără întârzieri nejustificate Comisia și CRCO al Eurocontrol cu privire la modificare;	Compatibil	
(c)	să furnizeze Comisiei, fără întârzieri nejustificate, toate elementele următoare:	14.3.	să furnizeze Comisiei, fără întârzieri nejustificate, toate elementele următoare:	Compatibil	
(i)	datele relevante privind costurile și traficul, care reflectă în mod adecvat situația înainte și după modificare;	14.3.1	datele relevante privind costurile și traficul, care reflectă în mod adecvat situația înainte și după modificare;	Compatibil	
(ii)	observațiile reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian și ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană consultați în conformitate cu litera (a);	14.3.2.	observațiile reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian și ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană consultați în conformitate cu subpct.14.1.	Compatibil	
(iii)	o evaluare a impactului preconizat al modificării asupra îndeplinirii obiectivelor naționale de performanță sau a obiectivelor de performanță ale FAB în domeniul-cheie de performanță al rentabilității și asupra monitorizării performanței;	14.3.3.	o evaluare a impactului preconizat al modificării asupra îndeplinirii obiectivelor naționale de performanță sau a obiectivelor de performanță ale FAB în domeniul-cheie de performanță al rentabilității și asupra monitorizării performanței, conform Regulamentului privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.564/2025.	Compatibil	
(iv)	actualizare a planului de performanță cu datele relevante.	14.3.4.	o actualizare a planului de performanță cu datele relevante, conform Regulamentului privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.564/2025.	Compatibil	
(6)	Statele membre nu modifică o zonă tarifară de rută în cursul unei perioade de referință.	Pct.15	MIDR nu modifică o zonă tarifară de rută în cursul unei perioade de referință.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

Articolul 22 Stabilirea bazei de cost a tarifelor		CAPITOLUL IV. STABILIREA BAZEI DE COST A TARIFELOR			
(1)	Baza de cost a tarifelor de navigație aeriană de rută și terminală constă în costurile determinate aferente furnizării de servicii de navigație aeriană în zona tarifară în cauză.	Pct.16	Baza de cost a tarifelor de navigație aeriană de rută și terminală constă în costurile determinate aferente furnizării de servicii de navigație aeriană în zona tarifară în cauză.	Compatibil	
	Costurile determinate care decurg din noile sisteme ATM și din restructurarea în profunzime a sistemelor ATM existente sunt incluse în baza de cost numai dacă sistemele respective sunt compatibile cu punerea în aplicare a Planului general european pentru ATM și, în special, cu proiectele comune menționate la articolul 15a alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004.		Costurile determinate care decurg din noile sisteme ATM și din restructurarea în profunzime a sistemelor ATM existente sunt incluse în baza de cost numai dacă sistemele respective sunt compatibile cu punerea în aplicare a Planului general european pentru ATM.	Compatibil	
	Statele membre pot decide să includă în baza de cost următoarele costuri determinate suportate în legătură cu furnizarea de servicii de navigație aeriană, în conformitate cu articolul 15 alineatul (2) litera (b) a doua teză din Regulamentul (CE) nr. 550/2004:		MIDR poate decide să includă în baza de cost următoarele costuri determinate suportate în legătură cu furnizarea de servicii de navigație aeriană, în conformitate cu articolul 15 alineatul (2) litera (b) a doua teză din Regulamentul (CE) nr. 550/2004:	Compatibil	
(a)	costurile determinate suportate de autoritățile competente;	16.1.	costurile determinate suportate de autoritățile competente;	Compatibil	
(b)	costurile determinate suportate de entitățile calificate menționate la articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004;	16.2.	costurile determinate suportate de entitățile calificate menționate la articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004;	Compatibil	
(c)	costurile determinate care decurg din Convenția internațională a EUROCONTROL privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene din 13 decembrie 1960, astfel cum a fost modificată ultima dată.	16.3.	costurile determinate care decurg din Convenția internațională a EUROCONTROL privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene din 13 decembrie 1960, astfel cum a fost modificată ultima dată.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile	
(2)	Fără a aduce atingere articolului 18, costurile determinate incluse în bazele de cost ale tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană de rută și terminală se stabilesc înainte de începerea fiecărei perioade de referință, ca parte a planului de performanță, în termeni reali și se specifică pentru fiecare an calendaristic al acelei perioade în termeni reali și în termeni nominali, cu excepția costurilor determinate menționate la alineatul (1) al treilea paragraf și a costurilor determinate menționate la alineatul (4) literele (c) și (d), care se stabilesc în termeni nominali, atunci când se aplică contabilitatea în costuri istorice.	Pct.17 Fără a aduce atingere Capitolului XI din Regulamentul privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.564/2025, (Revizuirea obiectivelor de performanță în cursul unei perioade de referință), costurile determinate incluse în bazele de cost ale tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană de rută și terminală se stabilesc înainte de începerea fiecărei perioade de referință, ca parte a planului de performanță, în termeni reali și se specifică pentru fiecare an calendaristic al acelei perioade în termeni reali și în termeni nominali, cu excepția costurilor determinate care se stabilesc în termeni nominali, atunci când se aplică contabilitatea în costuri istorice.	Compatibil	
(3)	Costurile determinate incluse în bazele de cost ale tarifelor de navigație aeriană de rută și terminală se calculează în moneda națională. În cazul în care a fost creată o zonă tarifară comună cu o rată unitară unică, statele membre în cauză asigură conversia costurilor determinate într-o singură monedă, care poate fi euro sau o altă monedă națională a unuia dintre statele membre în cauză, pentru a asigura un calcul transparent al ratei unitare unice în conformitate cu articolul 25 alineatul (4).	Pct.18 Costurile determinate incluse în bazele de cost ale tarifelor de navigație aeriană de rută și terminală se calculează în moneda națională. În cazul în care a fost creată o zonă tarifară comună cu o rată unitară unică, MIDR asigură conversia costurilor determinate într-o singură monedă, care poate fi euro sau o altă monedă națională a unuia dintre statele membre în cauză, pentru a asigura un calcul transparent al ratei unitare unice în conformitate cu pct.31.	Compatibil	
(4)	Costurile determinate incluse în bazele de cost ale tarifelor de navigație aeriană de rută și terminală constau în:	Pct.19 Costurile determinate incluse în bazele de cost ale tarifelor de navigație aeriană de rută și terminală constau în:	Compatibil	
(a)	costurile cu personalul;	19.1. costurile cu personalul;	Compatibil	
(b)	costurile de funcționare, altele decât costurile cu personalul;	19.2. costurile de funcționare, altele decât costurile cu personalul;	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național		8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	--	------------------------------	-----------------

(c)	costurile de amortizare;	19.3.	costurile de amortizare;	Compatibil	
(d)	costul capitalului;	19.4.	costul capitalului;	Compatibil	
(e)	costurile excepționale	19.5.	costurile excepționale.	Compatibil	
	În ceea ce privește litera (a), costurile cu personalul includ remunerația brută, plățile pentru ore suplimentare, contribuția angajatorilor la sistemele de asigurări sociale, precum și costurile pensiilor și costurile altor beneficii. Costurile pensiilor se calculează pe baza unor ipoteze prudente, conform sistemului de pensii aplicabil sau legislației naționale, după caz. Aceste ipoteze trebuie precizate în planul de performanță.		În ceea ce privește costurile cu personalul includ remunerația brută, plățile pentru ore suplimentare, contribuția angajatorilor la sistemele de asigurări sociale, precum și costurile pensiilor și costurile altor beneficii. Costurile pensiilor se calculează pe baza unor ipoteze prudente, conform sistemului de pensii aplicabil sau legislației naționale, după caz. Aceste ipoteze trebuie precizate în planul de performanță.	Compatibil	
	În ceea ce privește litera (b), costurile de funcționare, altele decât costurile cu personalul, includ costurile suportate pentru achiziționarea bunurilor și serviciilor utilizate în scopul furnizării de servicii de navigație aeriană, inclusiv servicii externalizate, materiale, energie, utilități, închirierea clădirilor, echipamente și instalații, întreținere, costurile de asigurare și cheltuielile de călătorie.		În ceea ce privește costurile de funcționare, altele decât costurile cu personalul, includ costurile suportate pentru achiziționarea bunurilor și serviciilor utilizate în scopul furnizării de servicii de navigație aeriană, inclusiv servicii externalizate, materiale, energie, utilități, închirierea clădirilor, echipamente și instalații, întreținere, costurile de asigurare și cheltuielile de călătorie.	Compatibil	
	În ceea ce privește litera (c), costurile de amortizare includ costurile legate de activele fixe totale aflate în exploatare în scopul furnizării serviciilor de navigație aeriană. Valoarea activelor fixe se amortizează în conformitate cu durata lor de viață preconizată, utilizându-se metoda liniară aplicată costurilor activelor amortizate. Pentru calculul amortizării, se aplică fie		În ceea ce privește costurile de amortizare includ costurile legate de activele fixe totale aflate în exploatare în scopul furnizării serviciilor de navigație aeriană. Valoarea activelor fixe se amortizează în conformitate cu durata lor de viață preconizată, utilizându-se metoda liniară aplicată costurilor activelor amortizate. Pentru calculul amortizării, se aplică fie contabilitatea în costuri istorice, fie contabilitatea în costuri curente. Metodologia utilizată pentru a calcula costurile	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>contabilitatea în costuri istorice, fie contabilitatea în costuri curente. Metodologia utilizată pentru a calcula costurile de amortizare nu se modifică pe durata amortizării și este compatibilă cu costul capitalului aplicat, și anume costul nominal al capitalului pentru contabilitatea în costuri istorice și costul real al capitalului pentru contabilitatea în costuri curente. În cazul în care se aplică contabilitatea în costuri curente, costul capitalului nu include rata inflației și se furnizează totodată cifrele echivalente din contabilitatea în conturi istorice, pentru a permite compararea și evaluarea.</p>	<p>de amortizare nu se modifică pe durata amortizării și este compatibilă cu costul capitalului aplicat, și anume costul nominal al capitalului pentru contabilitatea în costuri istorice și costul real al capitalului pentru contabilitatea în costuri curente. În cazul în care se aplică contabilitatea în costuri curente, costul capitalului nu include rata inflației și se furnizează totodată cifrele echivalente din contabilitatea în conturi istorice, pentru a permite compararea și evaluarea.</p>		
<p>În ceea ce privește litera (d), costul capitalului este egal cu produsul următoarelor elemente:</p>	<p>În ceea ce privește costul capitalului este egal cu produsul următoarelor elemente:</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(i) suma valorii contabile nete medii a activelor fixe aflate în exploatare sau în construcție și a eventualelor ajustări ale activelor totale, stabilite de autoritatea națională de supervizare și utilizate de furnizorul de servicii de navigație aeriană, și a valorii medii a activelor circulante nete, cu excepția conturilor purtătoare de dobândă, necesare pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană;</p>	<p>- suma valorii contabile nete medii a activelor fixe aflate în exploatare sau în construcție și a eventualelor ajustări ale activelor totale, stabilite de autoritatea națională de supervizare și utilizate de furnizorul de servicii de navigație aeriană, și a valorii medii a activelor circulante nete, cu excepția conturilor purtătoare de dobândă, necesare pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană;</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(ii) media ponderată a ratei dobânzii debitoare și a rentabilității capitalului propriu. În ceea ce privește furnizorii de servicii de navigație aeriană fără capital propriu, media ponderată se calculează pe baza unei rate de rentabilitate aplicate diferenței dintre totalul activelor menționate la punctul (i) și datorii.</p>	<p>- media ponderată a ratei dobânzii debitoare și a rentabilității capitalului propriu. În ceea ce privește furnizorii de servicii de navigație aeriană fără capital propriu, media ponderată se calculează pe baza unei rate de rentabilitate aplicate diferenței dintre totalul activelor menționate mai sus și datorii.</p>	<p>Compatibil</p>	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
În scopul stabilirii costului capitalului, factorii de ponderare se bazează pe proporția finanțării prin îndatorare sau prin capitaluri proprii. Rata dobânzii debitoare este egală cu rata medie ponderată a dobânzii aplicată datoriilor furnizorului de servicii de navigație aeriană. Rentabilitatea capitalurilor proprii este cea prevăzută în planul de performanță pentru perioada de referință și se bazează pe riscul financiar asumat de furnizorul de servicii de navigație aeriană.	În scopul stabilirii costului capitalului, factorii de ponderare se bazează pe proporția finanțării prin îndatorare sau prin capitaluri proprii. Rata dobânzii debitoare este egală cu rata medie ponderată a dobânzii aplicată datoriilor furnizorului de servicii de navigație aeriană. Rentabilitatea capitalurilor proprii este cea prevăzută în planul de performanță pentru perioada de referință și se bazează pe riscul financiar asumat de furnizorul de servicii de navigație aeriană.	Compatibil	
În cazul în care furnizorii de servicii de navigație aeriană suportă costuri de închiriere a activelor fixe, aceste costuri nu se includ în calculul costului capitalului.	În cazul în care FSNA suportă costuri de închiriere a activelor fixe, aceste costuri nu se includ în calculul costului capitalului.	Compatibil	
În ceea ce privește litera (e), costurile excepționale constau în costuri nerecurente legate de furnizarea de servicii de navigație aeriană, inclusiv impozitele și taxele vamale nerambursabile.	În ceea ce privește costurile excepționale constau în costuri nerecurente legate de furnizarea de servicii de navigație aeriană, inclusiv impozitele și taxele vamale nerambursabile.	Compatibil	
(5) Costurile determinate se alocă în mod transparent zonelor tarifare pentru care sunt suportate. Costurile determinate suportate pentru mai multe zone tarifare se alocă în mod proporțional, pe baza unei metodologii transparente.	Pct.20 Costurile determinate se alocă în mod transparent zonelor tarifare pentru care sunt suportate. Costurile determinate suportate pentru mai multe zone tarifare se alocă în mod proporțional, pe baza unei metodologii transparente.	Compatibil	
În acest scop, autoritățile naționale de supervizare stabilesc, înainte de începerea fiecărei perioade de referință, criteriile utilizate pentru alocarea costurilor determinate către zonele tarifare, inclusiv în ceea ce privește literele (b) și (c) de la prezentul alineat, precum și criteriile de alocare a costurilor determinate între serviciile de	În acest scop, AAC stabilește, înainte de începerea fiecărei perioade de referință, criteriile utilizate pentru alocarea costurilor determinate către zonele tarifare, inclusiv în ceea ce privește subpct. 20.1.2. și subpct. 20.1.3. , precum și criteriile de alocare a costurilor determinate între serviciile de navigație aeriană de rută și serviciile de navigație aeriană terminală și includ aceste informații în planul de performanță, în	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
navigație aeriană de rută și serviciile de navigație aeriană terminală și includ aceste informații în planul de performanță, în conformitate cu punctul 3.3 litera (d) din anexa II.		conformitate cu punctul 3. Subpct.3.3 litera (d) din Anexa nr.2 Regulamentului privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.564/2025.	
Costurile determinate incluse în bazele de cost pentru zonele tarifare terminale acoperă costul următoarelor servicii:	20.1.	Costurile determinate incluse în bazele de cost pentru zonele tarifare terminale acoperă costul următoarelor servicii:	Compatibil
(a) serviciile de control de aerodrom sau serviciile de informare a zborurilor ale aerodromurilor, care includ serviciile consultative de trafic aerian și serviciile de alarmare;	20.1.1.	serviciile de control de aerodrom sau serviciile de informare a zborurilor ale aerodromurilor, care includ serviciile consultative de trafic aerian și serviciile de alarmare;	Compatibil
(b) serviciile de trafic aerian legate de apropierea și plecarea aeronavelor în limitele unei anumite distanțe față de un aeroport definite pe baza cerințelor operaționale;	20.1.2.	serviciile de trafic aerian legate de apropierea și plecarea aeronavelor în limitele unei anumite distanțe față de un aeroport definite pe baza cerințelor operaționale;	Compatibil
(c) partea proporțională a serviciilor de navigație aeriană comună serviciilor de navigație aeriană de rută și serviciilor de navigație aeriană terminală.	20.1.3.	partea proporțională a serviciilor de navigație aeriană comună serviciilor de navigație aeriană de rută și serviciilor de navigație aeriană terminală.	Compatibil
(6) Costurile determinate suportate pentru zborurile scutite în conformitate cu articolul 31 alineatele (3)-(5) sunt compuse din:	Pct.21	Costurile determinate suportate pentru zborurile scutite în conformitate cu pct.60-62 sunt compuse din:	Compatibil
(a) costurile determinate ale zborurilor VFR scutite, calculate pe baza unei metodologii de calcul al costului marginal;	21.1.	costurile determinate ale zborurilor VFR scutite, calculate pe baza unei metodologii de calcul al costului marginal;	Compatibil
(b) costurile determinate ale zborurilor IFR scutite, calculate ca produsul următoarelor elemente:	21.2.	costurile determinate ale zborurilor IFR scutite, calculate ca produsul următoarelor elemente:	Compatibil

6. Actul Uniunii Europene		7. Proiectul de act normativ național		8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(i)	costurile determinate suportate pentru zborurile IFR, care constau în costurile determinate totale minus costurile determinate ale zborurilor VFR;	21.2.1.	costurile determinate suportate pentru zborurile IFR, care constau în costurile determinate totale minus costurile determinate ale zborurilor VFR;		
(ii)	raportul dintre numărul de unități de servicii scutite și numărul total de unități de servicii, care este compus din unitățile de servicii aferente zborurilor IFR și, dacă nu sunt scutite, unitățile de servicii aferente zborurilor VFR.	21.2.2.	raportul dintre numărul de unități de servicii scutite și numărul total de unități de servicii, care este compus din unitățile de servicii aferente zborurilor IFR și, dacă nu sunt scutite, unitățile de servicii aferente zborurilor VFR.	Compatibil	
	Costurile determinate ale zborurilor VFR scutite se separă de costurile determinate suportate pentru zborurile IFR în scopul calculării ratei unitare.		Costurile determinate ale zborurilor VFR scutite se separă de costurile determinate suportate pentru zborurile IFR în scopul calculării ratei unitare.	Compatibil	
(7)	Autoritățile naționale de supervizare verifică, pentru fiecare zonă tarifară, dacă bazele de cost ale tarifelor de navigație aeriană de rută și terminală sunt conforme cu cerințele prevăzute la articolul 15 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 și cu prezentul articol. În acest scop, autoritățile naționale de supervizare examinează documentele contabile relevante, inclusiv orice registru de active și alte materiale relevante pentru stabilirea bazei de cost a tarifelor.	Pct.22	AAC verifică, pentru fiecare zonă tarifară, dacă bazele de cost ale tarifelor de navigație aeriană de rută și terminală sunt conforme cu cerințele prevăzute la prezentul Capitol. În acest scop, AAC examinează documentele contabile relevante, inclusiv orice registru de active și alte materiale relevante pentru stabilirea bazei de cost a tarifelor.	Compatibil	
Articolul 23 Costuri reale		CAPITOLUL V. COSTURI REALE		Compatibil	
	Dispozițiile articolului 22 se aplică <i>mutatis mutandis</i> stabilirii costurilor reale.	Pct.23	Dispozițiile CAPITOLULUI IV se aplică <i>mutatis mutandis</i> stabilirii costurilor reale.	Compatibil	
Articolul 24 Transparența costurilor		CAPITOLUL VI. TRANSPARENȚA COSTURILOR		Compatibil	
(1)	Statele membre stabilesc bazele de cost ale tarifelor pentru fiecare zonă tarifară în mod transparent.	Pct.24	MIDR aprobă bazele de cost ale tarifelor pentru fiecare zonă tarifară în mod transparent.	Compatibil	
(2)	Cel târziu cu patru luni înainte de începerea perioadei de referință, statele	Pct.25	Cel târziu cu patru luni înainte de începerea perioadei de referință, MIDR consultă, în mod	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>membre consultă, în mod coordonat, furnizorii de servicii de navigație aeriană, reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și, dacă este cazul, administratorii aeroporturilor și coordonatorii de aeroporturi cu privire la stabilirea prevăzută a costurilor determinate incluse în baza de cost a tarifelor de navigație aeriană de rută și terminală, la investițiile noi și existente, la previziunile în materie de unități de servicii și la politica tarifară pentru perioada de referință vizată.</p>	<p>coordonat, furnizorii de servicii de navigație aeriană, reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și, dacă este cazul, administratorii aeroporturilor și coordonatorii de aeroporturi cu privire la stabilirea prevăzută a costurilor determinate incluse în baza de cost a tarifelor de navigație aeriană de rută și terminală, la investițiile noi și existente, la previziunile în materie de unități de servicii și la politica tarifară pentru perioada de referință vizată.</p>		
<p>Statele membre procedează astfel și în cursul unei perioade de referință, în cazul în care intenționează să solicite o revizuire a obiectivelor de performanță în domeniul-cheie de performanță al rentabilității, în conformitate cu articolul 18 alineatul (1).</p>	<p>MIDR procedează astfel și în cursul unei perioade de referință, în cazul în care intenționează să solicite o revizuire a obiectivelor de performanță în domeniul-cheie de performanță al rentabilității, în conformitate cu Regulamentul aprobat prin HG nr.564/2025.</p>	Compatibil	
<p>Statele membre furnizează tabelele de raportare și informațiile solicitate în anexele VII și IX entităților invitate la consultare cu cel puțin trei săptămâni înainte de consultare.</p>	<p>MIDR furnizează tabelele de raportare și informațiile solicitate entităților invitate la consultare cu cel puțin trei săptămâni înainte de consultare.</p>	Compatibil	
<p>(3) În cursul perioadei de referință, statele membre consultă anual, în mod coordonat și în conformitate cu punctul 1 din anexa XII, furnizorii de servicii de navigație aeriană, reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și, dacă este cazul, administratorii aeroporturilor și coordonatorii de aeroporturi cu privire la costurile reale suportate în cursul anului precedent și la diferența dintre costurile reale și costurile determinate incluse în planul de performanță.</p>	<p>Pct.26 În cursul perioadei de referință, MIDR consultă anual, în mod coordonat și în conformitate cu punctul 1 din anexa nr.6, furnizorii de servicii de navigație aeriană, reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și, dacă este cazul, administratorii aeroporturilor și coordonatorii de aeroporturi cu privire la costurile reale suportate în cursul anului precedent și la diferența dintre costurile reale și costurile determinate incluse în planul de performanță.</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	Statele membre furnizează tabelul de raportare și informațiile solicitate în anexa VII entităților invitate la consultare cu cel puțin trei săptămâni înainte de consultare.		MIDR furnizează tabelul de raportare și informațiile solicitate în anexa nr.1 entităților invitate la consultare cu cel puțin trei săptămâni înainte de consultare.	Compatibil	
(4)	Statele membre furnizează Comisiei informațiile menționate la ultimul paragraf de la alineatele (2) și (3) la data la care acestea sunt furnizate părților consultate. Statele membre informează, de asemenea, Comisia cu privire la rezultatul consultării.	Pct.27	MIDR furnizează Comisiei informațiile menționate la pct.25-26 la data la care acestea sunt furnizate părților consultate. MIDR informează, de asemenea, Comisia cu privire la rezultatul consultării.	Compatibil	
Capitolul VI Calculul ratelor unitare și al tarifelor					
Articolul 25 Calculul ratelor unitare		CAPITOLUL VII. CALCULUL RATELOR UNITARE			
(1)	Statele membre calculează ratele unitare ale tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană de rută și terminală înainte de începerea fiecărui an al perioadei de referință.	Pct.28	MIDR calculează ratele unitare ale tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană de rută și terminală înainte de începerea fiecărui an al perioadei de referință.	Compatibil	
(2)	Aceste rate se calculează prin împărțirea la numărul total preconizat al unităților de servicii de navigație aeriană de rută sau terminală pentru anul în cauză, calculat în conformitate cu anexa VIII punctele 1, respectiv 2, a sumei algebrice a următoarelor elemente:	Pct.29	Aceste rate se calculează prin împărțirea la numărul total preconizat al unităților de servicii de navigație aeriană de rută sau terminală pentru anul în cauză, calculat în conformitate cu Anexa nr. 2, a sumei algebrice a următoarelor elemente: 29.12. ajustările referitoare la perioadele de referință anterioare.	Compatibil	
(a)	costurile determinate, exprimate în termeni nominali, pentru anul în cauză, stabilite în planul de performanță;	29.1.	costurile determinate, exprimate în termeni nominali, pentru anul în cauză, stabilite în planul de performanță;	Compatibil	
(b)	ajustările în funcție de inflație, în conformitate cu articolul 26;	29.2.	ajustările în funcție de inflație, în conformitate cu Capitolul VIII;	Compatibil	
(c)	ajustările care rezultă din aplicarea mecanismului de împărțire a riscurilor în materie de trafic, în conformitate cu articolul 27 alineatele (2)-(5);	29.3.	ajustările care rezultă din aplicarea mecanismului de împărțire a riscurilor în materie de trafic, în conformitate cu Capitolul IX;	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

(d)	ajustările care rezultă din aplicarea mecanismului de împărțire a riscurilor în materie de costuri, în conformitate cu articolul 28 alineatele (4)-(6);	29.4.	ajustările care rezultă din aplicarea mecanismului de împărțire a riscurilor în materie de costuri, în conformitate cu Capitolul X;	Compatibil	
(e)	ajustările care rezultă din aplicarea sistemelor de stimulente financiare, în conformitate cu articolul 11 alineatele (3)-(4);	29.5.	ajustările care rezultă din aplicarea sistemelor de stimulente financiare;	Compatibil	
(f)	ajustările care rezultă din modularea tarifelor de navigație aeriană, în conformitate cu articolul 32;	29.6.	ajustările care rezultă din modularea tarifelor de navigație aeriană, în conformitate cu capitolul XIV;	Compatibil	
(g)	ajustările care rezultă din variațiile traficului, în conformitate cu articolul 27 alineatul (8);	29.7.	ajustările care rezultă din variațiile traficului, în conformitate cu pct.41;	Compatibil	
(h)	ajustările care rezultă din variațiile traficului, în conformitate cu articolul 27 alineatul (9);	29.8.	ajustările care rezultă din variațiile traficului, în conformitate cu pct.42;	Compatibil	
(i)	deducerea altor venituri, în conformitate cu alineatul (3) din prezentul articol;	29.9.	deducerea altor venituri, în conformitate cu subpct.29.3.;	Compatibil	
(j)	finanțarea încrucișată între zonele tarifare de rută sau între zonele tarifare terminale, în conformitate cu articolul 15 alineatul (2) litera (e) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004;	29.10.	finanțarea încrucișată între zonele tarifare de rută sau între zonele tarifare terminale, în conformitate cu articolul 15 alineatul (2) litera (e) din Regulamentul (CE) nr.550/2004;	Compatibil	
(k)	ajustările în funcție de diferențele de venituri rezultate din aplicarea temporară a ratei unitare în conformitate cu articolul 29 alineatul (5);	29.11.	ajustările în funcție de diferențele de venituri rezultate din aplicarea temporară a ratei unitare în conformitate cu Capitolul XI;	Compatibil	
(l)	ajustările referitoare la perioadele de referință anterioare.	29.12.	ajustările referitoare la perioadele de referință anterioare.	Compatibil	
(3)	În sensul alineatului (2) litera (i), următoarele venituri ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană obținute în anul n se deduc din costurile determinate ca „alte venituri”:	Pct.30	În sensul subpct. 29.9. următoarele venituri ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană obținute în anul n se deduc din costurile determinate ca „alte venituri”:	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile	
(a)	fondurile publice obținute de la autoritățile publice, inclusiv sprijinul financiar din partea programelor de asistență ale Uniunii;	30.1. fondurile publice obținute de la autoritățile publice, inclusiv sprijinul financiar din partea programelor de asistență ale Uniunii;		
(b)	veniturile obținute din activități comerciale, în cazul în care statul membru sau statele membre în cauză au decis ca aceste venituri să fie deduse;	30.2.	veniturile obținute din activități comerciale, în cazul în care statul membru sau statele membre în cauză au decis ca aceste venituri să fie deduse;	Compatibil
(c)	în ceea ce privește serviciile de navigație aeriană terminală, veniturile obținute din contracte sau acorduri încheiate între furnizorii de servicii de navigație aeriană și administratorii aeroporturilor, în cazul în care statul membru sau statele membre în cauză au decis ca veniturile respective să fie deduse.	30.3.	în ceea ce privește serviciile de navigație aeriană terminală, veniturile obținute din contracte sau acorduri încheiate între furnizorii de servicii de navigație aeriană și administratorii aeroporturilor, în cazul în care statul membru sau statele membre în cauză au decis ca veniturile respective să fie deduse.	Compatibil
	În ceea ce privește litera (a), fondurile publice care acoperă costurile cu personalul și alte costuri de funcționare se deduc din costurile determinate cel târziu în anul n + 2. Fondurile publice care acoperă costurile de amortizare se deduc din costurile determinate în conformitate cu calendarul de amortizare a activului finanțat (durată și anuitate). Un stat membru poate decide să nu deducă din costurile determinate o sumă legată de costurile administrative suportate pentru raportarea privind acordul de finanțare, în cazul în care aceste costuri administrative nu sunt incluse în baza de cost a tarifelor. De asemenea, un stat membru poate decide să nu deducă din costurile determinate fondurile publice primite pentru a acoperi costurile care nu sunt cunoscute la momentul		În ceea ce privește fondurile publice care acoperă costurile cu personalul și alte costuri de funcționare se deduc din costurile determinate cel târziu în anul n + 2. Fondurile publice care acoperă costurile de amortizare se deduc din costurile determinate în conformitate cu calendarul de amortizare a activului finanțat (durată și anuitate). Un stat membru poate decide să nu deducă din costurile determinate o sumă legată de costurile administrative suportate pentru raportarea privind acordul de finanțare, în cazul în care aceste costuri administrative nu sunt incluse în baza de cost a tarifelor. De asemenea, un stat membru poate decide să nu deducă din costurile determinate fondurile publice primite pentru a acoperi costurile care nu sunt cunoscute la momentul elaborării planului de performanță și, prin urmare, nu sunt incluse în baza de cost a tarifelor. Utilizatorii spațiului aerian nu suportă costurile acoperite de fonduri publice.	Compatibil

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național		8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
elaborării planului de performanță și, prin urmare, nu sunt incluse în baza de cost a tarifelor. Utilizatorii spațiului aerian nu suportă costurile acoperite de fonduri publice.				
În ceea ce privește literele (b) și (c), veniturile menționate la literele respective se deduc din costurile determinate cel târziu în anul n + 2.		În ceea ce privește literele veniturile menționate la subpct. 30.1. și 30.2. se deduc din costurile determinate cel târziu în anul n + 2.	Compatibil	
(4) Ratele unitare se calculează în moneda națională.	Pct.31	Ratele unitare se calculează în moneda națională.	Compatibil	
În cazul în care statele membre decid să creeze o zonă tarifară comună în conformitate cu articolul 21 alineatul (4), rata unitară se calculează într-o singură monedă, care poate fi euro sau o altă monedă națională a unuia dintre statele membre în cauză. Statele membre în cauză înștiințează Comisia și CRCO al Eurocontrol cu privire la moneda aplicabilă.		În cazul în care MIDR decide să creeze o zonă tarifară comună în conformitate cu Capitolul III, rata unitară se calculează într-o singură monedă, care poate fi euro. MIDR înștiințează Comisia și CRCO al Eurocontrol cu privire la moneda aplicabilă.	Compatibil	
Articolul 26 Ajustarea în funcție de inflație	CAPITOLUL VIII. AJUSTAREA ÎN FUNCȚIE DE INFLAȚIE			
Pentru fiecare an al perioadei de referință, costurile determinate incluse în bazele de cost ale tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană de rută și terminală ale anului n, exprimate în termeni nominali, se ajustează pe baza diferenței în procente dintre indicele inflației reale și indicele inflației prognozate pentru anul n respectiv și se includ ca ajustare pentru calculul ratei unitare pentru anul n + 2.	Pct.32	Pentru fiecare an al perioadei de referință, costurile determinate incluse în bazele de cost ale tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană de rută și terminală ale anului n, exprimate în termeni nominali, se ajustează pe baza diferenței în procente dintre indicele inflației reale și indicele inflației prognozate pentru anul n respectiv și se includ ca ajustare pentru calculul ratei unitare pentru anul n + 2.	Compatibil	
Costurile determinate menționate la articolul 22 alineatul (1) al treilea paragraf și costurile determinate menționate la articolul 22 alineatul (4) literele (c) și (d), în cazul în care se	Pct.33	Costurile determinate menționate la Capitolul IV în cazul în care se aplică contabilitatea în costuri istorice, nu fac obiectul niciunei ajustări în funcție de inflație.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	aplică contabilitatea în costuri istorice, nu fac obiectul niciunei ajustări în funcție de inflație.				
Articolul 27 Mecanismul de împărțire a riscurilor în materie de trafic	CAPITOLUL IX. MECANISMUL DE ÎMPĂRȚIRE A RISCURILOR ÎN MATERIE DE TRAFIC				
(1)	În ceea ce privește sistemele de stimulente menționate la articolul 11 alineatul (2), se aplică un mecanism de împărțire a riscurilor în materie de trafic. Potrivit acestui mecanism, riscul modificării veniturilor ca urmare a abaterilor de la previziunile în materie de unități de servicii prevăzute în planul de performanță este suportat în comun de furnizorii de servicii de navigație aeriană și de utilizatorii spațiului aerian, în conformitate cu dispozițiile prezentului articol.	Pct.34	În ceea ce privește sistemele de stimulente menționate la pct.24 din Regulamentul privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană, aprobat prin HG nr.564/2025, se aplică un mecanism de împărțire a riscurilor în materie de trafic. Potrivit acestui mecanism, riscul modificării veniturilor ca urmare a abaterilor de la previziunile în materie de unități de servicii prevăzute în planul de performanță este suportat în comun de furnizorii de servicii de navigație aeriană și de utilizatorii spațiului aerian, în conformitate cu dispozițiile prezentului Capitol.	Compatibil	
(2)	În cazul în care, într-un an n dat, numărul real al unităților de servicii se abate de la previziunile incluse în planul de performanță pentru anul n respectiv cu maximum 2 %, veniturile suplimentare sau pierderea de venituri care rezultă se suportă integral de către furnizorul sau furnizorii de servicii de navigație aeriană în cauză.	Pct.35	În cazul în care, într-un an n dat, numărul real al unităților de servicii se abate de la previziunile incluse în planul de performanță pentru anul n respectiv cu maximum 2 %, veniturile suplimentare sau pierderea de venituri care rezultă se suportă integral de către furnizorul sau furnizorii de servicii de navigație aeriană în cauză.	Compatibil	
(3)	În cazul în care, într-un an n dat, numărul real al unităților de servicii depășește previziunile în materie de unități de servicii incluse în planul de performanță pentru anul n în cauză cu mai mult de 2 %, 70 % din veniturile suplimentare obținute de furnizorul sau furnizorii de servicii de navigație aeriană în cauză peste procentul de 2 %	Pct.36	În cazul în care, într-un an n dat, numărul real al unităților de servicii depășește previziunile în materie de unități de servicii incluse în planul de performanță pentru anul n în cauză cu mai mult de 2 %, 70 % din veniturile suplimentare obținute de furnizorul sau furnizorii de servicii de navigație aeriană în cauză peste procentul de 2 % al diferenței dintre unitățile de servicii reale și cele prognozate se transferă utilizatorilor	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	al diferenței dintre unitățile de servicii reale și cele prognozate se transferă utilizatorilor spațiului aerian prin ajustarea ratelor unitare în anul $n + 2$.		spațiului aerian prin ajustarea ratelor unitare în anul $n + 2$.		
	În cazul în care, într-un an n dat, numărul real al unităților de servicii este inferior previziunilor în materie de unități de servicii incluse în planul de performanță pentru anul n în cauză cu mai mult de 2 %, 70 % din pierderile de venituri suferite de furnizorul sau furnizorii de servicii de navigație aeriană în cauză peste procentul de 2 % al diferenței dintre unitățile de servicii reale și cele prognozate se recuperează de la utilizatorii spațiului aerian prin ajustarea ratelor unitare în anul $n + 2$.	36.1	În cazul în care, într-un an n dat, numărul real al unităților de servicii este inferior previziunilor în materie de unități de servicii incluse în planul de performanță pentru anul n în cauză cu mai mult de 2 %, 70 % din pierderile de venituri suferite de furnizorul sau furnizorii de servicii de navigație aeriană în cauză peste procentul de 2 % al diferenței dintre unitățile de servicii reale și cele prognozate se recuperează de la utilizatorii spațiului aerian prin ajustarea ratelor unitare în anul $n + 2$.	Compatibil	
(4)	În cazul în care, într-un an n dat, numărul real al unităților de servicii este mai mic de 90 % din previziunile în materie de unități de servicii incluse în planul de performanță pentru anul n în cauză, pierderile de venituri suferite de furnizorul sau furnizorii de servicii de navigație aeriană în cauză peste procentul de 10 % al diferenței dintre unitățile de servicii reale și cele prognozate se recuperează integral de la utilizatorii spațiului aerian prin ajustarea ratelor unitare în anul $n + 2$.	Pct.37	În cazul în care, într-un an n dat, numărul real al unităților de servicii este mai mic de 90 % din previziunile în materie de unități de servicii incluse în planul de performanță pentru anul n în cauză, pierderile de venituri suferite de furnizorul sau furnizorii de servicii de navigație aeriană în cauză peste procentul de 10 % al diferenței dintre unitățile de servicii reale și cele prognozate se recuperează integral de la utilizatorii spațiului aerian prin ajustarea ratelor unitare în anul $n + 2$.	Compatibil	
	În cazul în care, într-un an n dat, numărul real al unităților de servicii este mai mare de 110 % față de previziunile în materie de unități de servicii incluse în planul de performanță pentru anul n în cauză, veniturile suplimentare obținute de furnizorul sau furnizorii de servicii de navigație aeriană în cauză	37.1	În cazul în care, într-un an n dat, numărul real al unităților de servicii este mai mare de 110 % față de previziunile în materie de unități de servicii incluse în planul de performanță pentru anul n în cauză, veniturile suplimentare obținute de furnizorul sau furnizorii de servicii de navigație aeriană în cauză peste procentul de 10 % al diferenței dintre unitățile de servicii reale și cele	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	peste procentul de 10 % al diferenței dintre unitățile de servicii reale și cele prognozate se transferă integral utilizatorilor spațiului aerian prin ajustarea ratelor unitare în anul n + 2.		prognozate se transferă integral utilizatorilor spațiului aerian prin ajustarea ratelor unitare în anul n + 2.		
(5)	Autoritățile naționale de supervizare pot adapta valorile parametrilor mecanismului de împărțire a riscurilor în materie de trafic prevăzut la alineatele (2) și (3). Atunci când adaptează aceste valori, autoritățile naționale de supervizare:	Pct.38	AAC poate adapta valorile parametrilor mecanismului de împărțire a riscurilor în materie de trafic prevăzut la pct. 35-36. Atunci când adaptează aceste valori, autoritățile naționale de supervizare:	Compatibil	
(a)	consultă reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și furnizorii de servicii de navigație aeriană vizați cu privire la valorile avute în vedere;	38.1.	consultă reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și furnizorii de servicii de navigație aeriană vizați cu privire la valorile avute în vedere;	Compatibil	
(b)	se asigură că expunerea la risc a furnizorilor de servicii de navigație aeriană care rezultă din această adaptare nu este mai mică decât venitul maxim expus riscului în conformitate cu mecanismul prevăzut la alineatele (2) și (3);	38.2.	se asigură că expunerea la risc a furnizorilor de servicii de navigație aeriană care rezultă din această adaptare nu este mai mică decât venitul maxim expus riscului în conformitate cu mecanismul prevăzut la pct.35-36;	Compatibil	
(c)	iau în considerare variația costurilor legate de asigurarea capacității de către furnizorul de servicii de navigație aeriană în cauză, din cauza variațiilor traficului.	38.3.	iau în considerare variația costurilor legate de asigurarea capacității de către furnizorul de servicii de navigație aeriană în cauză, din cauza variațiilor traficului.	Compatibil	
(6)	Următoarele costuri determinate nu intră sub incidența dispozițiilor de la alineatele (2)-(5):	Pct.39	Următoarele costuri determinate nu intră sub incidența dispozițiilor de la pct.35-38:	Compatibil	
(a)	costurile determinate stabilite în conformitate cu articolul 22 alineatul (1) al treilea paragraf;	39.1.	costurile determinate stabilite în conformitate cu Capitolul IV;	Compatibil	
(b)	costurile determinate pentru servicii meteorologice.	39.2.	costurile determinate pentru servicii meteorologice.	Compatibil	
(7)	Statele membre pot exclude de la aplicarea alineatelor (2)-(5) costurile	Pct.40	MIDR poate exclude de la aplicarea pct.35-38 costurile determinate ale furnizorilor de servicii	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
		de navigație aeriană care au primit permisiunea de a presta servicii de navigație aeriană fără certificare, în conformitate cu articolul 7 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004.	
(8)	Pct.41	de navigație aeriană care au primit permisiunea de a presta servicii de navigație aeriană fără certificare, în conformitate cu articolul 7 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004.	Compatibil
(9)	Pct.42	În ceea ce privește costurile determinate menționate la alineatul (6) și, dacă este cazul, la alineatul (7), orice venituri suplimentare în anul n datorate diferențelor dintre unitățile de servicii reale și previziunile în materie de unități de servicii incluse în planul de performanță pentru anul respectiv se transferă utilizatorilor spațiului aerian, iar pierderile de venituri se recuperează de la utilizatorii spațiului aerian printr-o ajustare a ratei unitare în anul n + 2.	Compatibil
Articolul 28 Mecanismul de împărțire a riscurilor în materie de costuri	CAPITOLUL X. MECANISMUL DE ÎMPĂRȚIRE A RISCURILOR ÎN MATERIE DE COSTURI		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile		
(1)	În ceea ce privește sistemele de stimulente menționate la articolul 11 alineatul (2), se aplică un mecanism de împărțire a riscurilor în materie de costuri. Potrivit acestui mecanism, diferențele dintre costurile determinate incluse în planul de performanță și costurile reale sunt împărțite între furnizorii de servicii de navigație aeriană și utilizatorii spațiului aerian, în conformitate cu dispozițiile prezentului articol.	Pct.43	În ceea ce privește sistemele de stimulente, se aplică un mecanism de împărțire a riscurilor în materie de costuri. Potrivit acestui mecanism, diferențele dintre costurile determinate incluse în planul de performanță și costurile reale sunt împărțite între furnizorii de servicii de navigație aeriană și utilizatorii spațiului aerian, în conformitate cu dispozițiile prezentului Capitol.	Compatibil	
(2)	Diferențele menționate la alineatul (1) se împart după cum urmează:	Pct.44	Diferențele menționate la pct.43 se împart după cum urmează:	Compatibil	
(a)	în cazul în care, pe parcursul întregii perioade de referință, costurile reale sunt inferioare costurilor determinate, furnizorul de servicii de navigație aeriană sau statul membru în cauză păstrează integral diferența care rezultă;	44.1.	în cazul în care, pe parcursul întregii perioade de referință, costurile reale sunt inferioare costurilor determinate, furnizorul de servicii de navigație aeriană sau statul membru în cauză păstrează integral diferența care rezultă;	Compatibil	
(b)	în cazul în care, pe parcursul întregii perioade de referință, costurile reale depășesc costurile determinate, furnizorul de servicii de navigație aeriană sau statul membru în cauză acoperă integral diferența care rezultă.	44.2.	în cazul în care, pe parcursul întregii perioade de referință, costurile reale depășesc costurile determinate, furnizorul de servicii de navigație aeriană sau statul membru în cauză acoperă integral diferența care rezultă.	Compatibil	
(3)	Alineatul (2) nu se aplică dacă diferențele dintre costurile determinate și costurile reale rezultă din cel puțin una dintre următoarele modificări:	Pct.45	Punctul 44 nu se aplică dacă diferențele dintre costurile determinate și costurile reale rezultă din cel puțin una dintre următoarele modificări:	Compatibil	
(a)	modificări neprevăzute ale costurilor investițiilor noi și existente;	45.1.	modificări neprevăzute ale costurilor investițiilor noi și existente; 45.4. modificări neprevăzute și semnificative ale costurilor care decurg din modificări neprevăzute ale ratelor dobânzilor la împrumuturile pentru finanțarea costurilor generate de furnizarea	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

			serviciilor de navigație aeriană, cu condiția ca aceste modificări ale costurilor să fie în afara controlului furnizorului de servicii de navigație aeriană și, în cazul creșterii costurilor, ca furnizorul de servicii de navigație aeriană să fi luat măsuri rezonabile pentru a gestiona creșterea costurilor în cursul perioadei de referință;		
(b)	modificări neprevăzute ale costurilor menționate la articolul 22 alineatul (1) al treilea paragraf;	45.2.	modificări neprevăzute ale costurilor menționate la Capitolul IV;	Compatibil	
(c)	modificări neprevăzute și semnificative ale costurilor pensiilor stabilite în conformitate cu articolul 22 alineatul (4), ca urmare a unor modificări neprevăzute ale legislației naționale în materie de pensii, ale legislației privind contabilitatea pensiilor sau ca urmare a unor modificări neprevăzute ale condițiilor de pe piețele financiare, cu condiția ca aceste modificări ale costurilor pensiilor să fie în afara controlului furnizorului de servicii de navigație aeriană și, în cazul creșterii costurilor, ca furnizorul de servicii de navigație aeriană să fi luat măsuri rezonabile pentru a gestiona creșterea costurilor în cursul perioadei de referință;	45.3.	modificări neprevăzute și semnificative ale costurilor pensiilor stabilite în conformitate cu Capitolul IV, ca urmare a unor modificări neprevăzute ale legislației naționale în materie de pensii, ale legislației privind contabilitatea pensiilor sau ca urmare a unor modificări neprevăzute ale condițiilor de pe piețele financiare, cu condiția ca aceste modificări ale costurilor pensiilor să fie în afara controlului furnizorului de servicii de navigație aeriană și, în cazul creșterii costurilor, ca furnizorul de servicii de navigație aeriană să fi luat măsuri rezonabile pentru a gestiona creșterea costurilor în cursul perioadei de referință;	Compatibil	
(d)	modificări neprevăzute și semnificative ale costurilor care decurg din modificări neprevăzute ale ratelor dobânzilor la împrumuturile pentru finanțarea costurilor generate de furnizarea serviciilor de navigație aeriană, cu condiția ca aceste modificări ale costurilor să fie în afara controlului furnizorului de servicii de navigație aeriană și, în cazul creșterii costurilor,	45.4.	modificări neprevăzute și semnificative ale costurilor care decurg din modificări neprevăzute ale ratelor dobânzilor la împrumuturile pentru finanțarea costurilor generate de furnizarea serviciilor de navigație aeriană, cu condiția ca aceste modificări ale costurilor să fie în afara controlului furnizorului de servicii de navigație aeriană și, în cazul creșterii costurilor, ca furnizorul de servicii de navigație aeriană să fi	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	ca furnizorul de servicii de navigație aeriană să fi luat măsuri rezonabile pentru a gestiona creșterea costurilor în cursul perioadei de referință;		luat măsuri rezonabile pentru a gestiona creșterea costurilor în cursul perioadei de referință;	
(e)	modificări neprevăzute și semnificative ale costurilor generate de modificări imprevizibile ale legislației fiscale naționale sau alte elemente de cost noi neprevăzute care nu sunt incluse în planul de performanță, dar sunt impuse de lege.		45.5. modificări neprevăzute și semnificative ale costurilor generate de modificări imprevizibile ale legislației fiscale naționale sau alte elemente de cost noi neprevăzute care nu sunt incluse în planul de performanță, dar sunt impuse de lege.	Compatibil
	Costurile determinate aferente costurilor menționate în prezentul alineat sunt identificate și clasificate în planul de performanță, în conformitate cu punctul 3.3 litera (h) din anexa II.		Costurile determinate aferente costurilor menționate în prezentul alineat sunt identificate și clasificate în planul de performanță, în conformitate cu punctul 3 subpct. 3.3 litera (h) din Anexa nr.2 a Regulamentului aprobat prin HG nr.564/2025.	Compatibil
	Diferențele dintre costurile determinate și cele reale menționate la prezentul alineat se identifică și se explică anual, în conformitate cu anexele VII și IX.		Diferențele dintre costurile determinate și cele reale menționate la prezentul alineat se identifică și se explică anual, în conformitate cu Anexele nr.1 și Anexa nr.3.	Compatibil
(4)	În ceea ce privește modificările neprevăzute ale costurilor menționate la alineatul (3) litera (a), diferențele dintre costurile determinate și costurile reale se împart după cum urmează:	Pct.46	În ceea ce privește modificările neprevăzute ale costurilor menționate la pct.45.1. diferențele dintre costurile determinate și costurile reale se împart după cum urmează:	Compatibil
(a)	dacă, pe parcursul unui an calendaristic sau al întregii perioade de referință, costurile reale se situează sub costurile determinate, furnizorul de servicii de navigație aeriană sau statul membru în cauză rambursează diferența utilizatorilor spațiului aerian, printr-o reducere a ratei unitare în anul n + 2 sau în următoarea perioadă de referință, cu excepția cazului în care, pe baza unei justificări detaliate a furnizorului de servicii de navigație aeriană, autoritatea	46.1.	dacă, pe parcursul unui an calendaristic sau al întregii perioade de referință, costurile reale se situează sub costurile determinate, furnizorul de servicii de navigație aeriană sau statul membru în cauză rambursează diferența utilizatorilor spațiului aerian, printr-o reducere a ratei unitare în anul n + 2 sau în următoarea perioadă de referință, cu excepția cazului în care, pe baza unei justificări detaliate a furnizorului de servicii de navigație aeriană, autoritatea națională de supervizare decide, după consultarea reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian, că	Compatibil

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
națională de supervizare decide, după consultarea reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian, că furnizorul de servicii de navigație aeriană nu trebuie să ramburseze o parte din diferența rezultată;			
(b) dacă, pe parcursul unui an calendaristic sau al întregii perioade de referință, costurile reale depășesc costurile determinate cu cel mult 5 %, statele membre pot decide ca diferența să fie recuperată de la utilizatorii spațiului aerian de către furnizorul de servicii de navigație aeriană sau de către statul membru în cauză, printr-o majorare a ratei unitare în anul n + 2 sau în următoarea perioadă de referință, sub rezerva aprobării de către autoritatea națională de supervizare a unei justificări detaliate prezentate de furnizorul de servicii de navigație aeriană, în special cu privire la necesitatea de a crește capacitatea, și după consultarea reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian.	46.2.	Compatibil	
În cazul în care, în cursul perioadei de referință, furnizorii de servicii de navigație aeriană intenționează să adauge, să anuleze sau să înlocuiască investiții majore în raport cu informațiile referitoare la investițiile majore identificate în planul de performanță în conformitate cu punctul 2.2 litera (b) din anexa II, aceste modificări sunt aprobate de autoritatea națională de supervizare, după consultarea reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian.		Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

(5)	În ceea ce privește modificările neprevăzute ale costurilor menționate la alineatul (3) litera (b), diferențele dintre costurile determinate și costurile reale se împart după cum urmează:	Pct.47	În ceea ce privește modificările neprevăzute ale costurilor menționate la pct. 45.2., diferențele dintre costurile determinate și costurile reale se împart după cum urmează:	Compatibil	
(a)	dacă, pe parcursul unui an calendaristic, costurile reale se situează sub costurile determinate stabilite pentru anul calendaristic respectiv, statele membre rambursează diferența utilizatorilor spațiului aerian printr-o reducere a ratei unitare în anul $n + 2$;	47.1.	dacă, pe parcursul unui an calendaristic, costurile reale se situează sub costurile determinate stabilite pentru anul calendaristic respectiv, statele membre rambursează diferența utilizatorilor spațiului aerian printr-o reducere a ratei unitare în anul $n + 2$;	Compatibil	
(b)	dacă, pe parcursul unui an calendaristic, costurile reale depășesc costurile determinate stabilite pentru anul calendaristic respectiv, statele membre recuperează diferența de la utilizatorii spațiului aerian printr-o majorare a ratei unitare în anul $n + 2$.	47.2.	dacă, pe parcursul unui an calendaristic, costurile reale depășesc costurile determinate stabilite pentru anul calendaristic respectiv, statele membre recuperează diferența de la utilizatorii spațiului aerian printr-o majorare a ratei unitare în anul $n + 2$.	Compatibil	
(6)	În ceea ce privește modificările neprevăzute ale costurilor menționate la alineatul (3) literele (c), (d) și (e), diferențele dintre costurile determinate și costurile reale se împart după cum urmează:	Pct.48	În ceea ce privește modificările neprevăzute ale costurilor menționate la pct.45.2.- 45.5., diferențele dintre costurile determinate și costurile reale se împart după cum urmează:	Compatibil	
(a)	dacă, pe parcursul unui an calendaristic sau al întregii perioade de referință, costurile reale se situează sub costurile determinate, furnizorul de servicii de navigație aeriană sau statul membru în cauză rambursează diferența utilizatorilor spațiului aerian, printr-o reducere a ratei unitare în anul $n + 2$, în următoarea perioadă de referință sau, dacă sumele care trebuie recuperate au un impact disproporționat asupra ratei unitare, în următoarele două perioade de referință;	48.1.	dacă, pe parcursul unui an calendaristic sau al întregii perioade de referință, costurile reale se situează sub costurile determinate, furnizorul de servicii de navigație aeriană sau statul membru în cauză rambursează diferența utilizatorilor spațiului aerian, printr-o reducere a ratei unitare în anul $n + 2$, în următoarea perioadă de referință sau, dacă sumele care trebuie recuperate au un impact disproporționat asupra ratei unitare, în următoarele două perioade de referință;	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) dacă, pe parcursul unui an calendaristic sau al întregii perioade de referință, costurile reale depășesc costurile determinate, statele membre pot decide ca diferența să fie recuperată de către furnizorul de servicii de navigație aeriană sau de către statul membru în cauză de la utilizatorii spațiului aerian, printr-o majorare a ratei unitare în anul $n + 2$, în următoarea perioadă de referință sau, dacă sumele care trebuie recuperate au un impact disproporționat asupra ratei unitare, în următoarele două perioade de referință.	48.2.	dacă, pe parcursul unui an calendaristic sau al întregii perioade de referință, costurile reale depășesc costurile determinate, statele membre pot decide ca diferența să fie recuperată de către furnizorul de servicii de navigație aeriană sau de către statul membru în cauză de la utilizatorii spațiului aerian, printr-o majorare a ratei unitare în anul $n + 2$, în următoarea perioadă de referință sau, dacă sumele care trebuie recuperate au un impact disproporționat asupra ratei unitare, în următoarele două perioade de referință.	Compatibil
(7) Autoritățile naționale de supervizare verifică anual dacă furnizorii de servicii de navigație aeriană aplică în mod corect dispozițiile prezentului articol. Autoritățile naționale de supervizare întocmesc un raport până la data de 1 septembrie a anului $n + 1$ cu privire la modificările costurilor menționate la alineatul (3) care au avut loc în anul n . Raportul face obiectul unei consultări a reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian.	Pct.49	AAC verifică anual dacă furnizorii de servicii de navigație aeriană aplică în mod corect dispozițiile prezentului capitol. AAC întocmesc un raport până la data de 1 septembrie a anului $n + 1$ cu privire la modificările costurilor menționate la pct.45 care au avut loc în anul n . Raportul face obiectul unei consultări a reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian.	Compatibil
Autoritățile naționale de supervizare includ, de asemenea, în raportul care trebuie întocmit până la data de 1 septembrie a anului care urmează ultimului an al perioadei de referință soldul pentru întreaga perioadă de referință în ceea ce privește modificările neprevăzute ale costurilor menționate la alineatul (3) literele (a), (c), (d) și (e).		AAC includ, de asemenea, în raportul care trebuie întocmit până la data de 1 septembrie a anului care urmează ultimului an al perioadei de referință soldul pentru întreaga perioadă de referință în ceea ce privește modificările neprevăzute ale costurilor menționate la pct.45.1.,45.3.,45.4. și 45.5..	Compatibil
Articolul 29 Stabilirea ratelor unitare pentru zonele tarifare	CAPITOLUL XI. STABILIREA RATELOR UNITARE PENTRU ZONELE TARIFARE		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

(1)	Statele membre stabilesc anual o rată unitară pentru fiecare zonă tarifară în conformitate cu articolul 25. Fără a aduce atingere alineatului (3), ratele unitare nu se modifică în cursul unui an.	Pct.50	MIDR aprobă anual o rată unitară pentru fiecare zonă tarifară în conformitate cu Capitolul VII. Fără a aduce atingere pct.52, ratele unitare nu se modifică în cursul unui an.	Compatibil	
(2)	Statele membre stabilesc o rată unitară pentru anul n pentru fiecare zonă tarifară în conformitate cu următoarele cerințe:	Pct.51	MIDR aprobă o rată unitară pentru anul n pentru fiecare zonă tarifară în conformitate cu următoarele cerințe:	Compatibil	
(a)	autoritățile naționale de supervizare transmit Comisiei și CRCO al Eurocontrol, în numele statului lor membru, rata unitară calculată până la data de 1 iunie a anului n – 1. Această comunicare include tabelele de raportare și informațiile suplimentare prevăzute în anexele VII și IX;	51.1.	AAC transmit Comisiei și CRCO al Eurocontrol, în numele statului lor membru, rata unitară calculată până la data de 1 iunie a anului n – 1. Această comunicare include tabelele de raportare și informațiile suplimentare prevăzute în Anexele nr.1 și nr.3;	Compatibil	
(b)	înainte de data de 1 noiembrie a anului n – 1, dacă este necesar, autoritățile naționale de supervizare actualizează rata unitară calculată menționată la litera (a), în urma consultării utilizatorilor spațiului aerian. Ele transmit Comisiei și CRCO al Eurocontrol această rată unitară actualizată calculată, în numele statului lor membru, cel târziu până la data de 1 noiembrie a anului n – 1;	51.2.	înainte de data de 1 noiembrie a anului n – 1, dacă este necesar, autoritățile naționale de supervizare actualizează rata unitară calculată menționată la litera (a), în urma consultării utilizatorilor spațiului aerian. Ele transmit Comisiei și CRCO al Eurocontrol această rată unitară actualizată calculată, în numele statului lor membru, cel târziu până la data de 1 noiembrie a anului n – 1;	Compatibil	
(c)	statele membre stabilesc rata unitară pentru anul n cel târziu la data de 20 decembrie a anului n – 1 și informează Comisia și CRCO cu privire la rata respectivă.	51.3.	MIDR aprobă rata unitară pentru anul n cel târziu la data de 20 decembrie a anului n – 1 și informează Comisia și CRCO cu privire la rata respectivă.	Compatibil	
(3)	Comisia verifică dacă ratele unitare menționate la alineatul (2) sunt calculate în conformitate cu cerințele prevăzute la articolul 25 alineatul (2).	Pct.52	Comisia verifică dacă ratele unitare menționate la pct.51 sunt calculate în conformitate cu cerințele prevăzute la Capitolul VII.	Compatibil	
	În cazul în care constată că o rată unitară nu îndeplinește cerințele		În cazul în care constată că o rată unitară nu îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 25	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	prevăzute la articolul 25 alineatul (2), Comisia notifică statul membru în cauză și îl invită să prezinte o rată unitară revizuită.		alineatul (2), Comisia notifică MIDR și îl invită să prezinte o rată unitară revizuită.		
	În cazul în care constată că rata unitară revizuită este calculată în conformitate cu cerințele prevăzute la articolul 25 alineatul (2), Comisia notifică acest lucru statului membru în cauză.		În cazul în care constată că rata unitară revizuită este calculată în conformitate cu cerințele prevăzute la Capitolul VII Comisia notifică acest lucru MIDR.	Compatibil	
(4)	În cazul în care, din cauza timpului necesar pentru finalizarea procedurii menționate la alineatul (3), o rată unitară pentru anul n este revizuită după începutul anului la care se referă și această revizuire determină o diferență de venituri, rata unitară se ajustează după cum urmează:	Pct.53	În cazul în care, din cauza timpului necesar pentru finalizarea procedurii menționate la alineatul (3), o rată unitară pentru anul n este revizuită după începutul anului la care se referă și această revizuire determină o diferență de venituri, rata unitară se ajustează după cum urmează:	Compatibil	
(a)	o primă ajustare a ratei unitare în anul următor revizuirii ratei unitare; și	53.1.	o primă ajustare a ratei unitare în anul următor revizuirii ratei unitare; și	Compatibil	
(b)	o ajustare finală a ratei unitare la doi ani după anul respectiv.	53.2.	o ajustare finală a ratei unitare la doi ani după anul respectiv.	Compatibil	
(5)	Dacă statele membre nu au adoptat un plan de performanță înainte de începerea perioadei de referință sau dacă planul de performanță este revizuit în conformitate cu articolul 18 în cursul perioadei de referință, ratele unitare se recalculează, dacă este necesar, și se aplică cât mai curând posibil, pe baza planului de performanță adoptat sau a planului de performanță revizuit adoptat.	Pct.54	Dacă MIDR nu a aprobat un plan de performanță înainte de începerea perioadei de referință sau dacă planul de performanță este revizuit în conformitate cu Capitolul XI al Regulamentului aprobat prin HG nr.564/2025 în cursul perioadei de referință, ratele unitare se recalculează, dacă este necesar, și se aplică cât mai curând posibil, pe baza planului de performanță adoptat sau a planului de performanță revizuit adoptat.	Compatibil	
	În cazul în care un plan de performanță este adoptat după începerea perioadei de referință, orice diferență de venituri cauzată de aplicarea ratei unitare sau a ratelor unitare calculate pe baza		În cazul în care un plan de performanță este adoptat după începerea perioadei de referință, orice diferență de venituri cauzată de aplicarea ratei unitare sau a ratelor unitare calculate pe baza proiectului de plan de performanță, în locul ratei	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>proiectului de plan de performanță, în locul ratei unitare sau a ratelor unitare calculate pe baza planului de performanță adoptat determină o primă ajustare a ratei unitare în anul următor adoptării planului de performanță și o ajustare finală a ratei unitare la doi ani după anul respectiv. Dispozițiile articolelor 27 și 28 se aplică pe baza planului de performanță adoptat și se aplică retroactiv începând cu prima zi a perioadei de referință.</p>	<p>unitare sau a ratelor unitare calculate pe baza planului de performanță adoptat determină o primă ajustare a ratei unitare în anul următor adoptării planului de performanță și o ajustare finală a ratei unitare la doi ani după anul respectiv. Dispozițiile Capitoalelor IX și X se aplică pe baza planului de performanță adoptat și se aplică retroactiv începând cu prima zi a perioadei de referință.</p>		
<p>În cazul în care un plan de performanță este revizuit în cursul perioadei de referință în conformitate cu articolul 18, orice diferență de venituri cauzată de aplicarea ratei unitare sau a ratelor unitare calculate pe baza planului de performanță adoptat, în locul ratei unitare sau a ratelor unitare calculate pe baza planului de performanță revizuit adoptat determină o primă ajustare a ratei unitare în anul următor adoptării planului de performanță revizuit și o ajustare finală a ratei unitare la doi ani după anul respectiv. Dispozițiile articolelor 27 și 28 se aplică pe baza planului de performanță revizuit adoptat și se aplică retroactiv începând cu prima zi a anului în care se aplică planul de performanță revizuit.</p>	<p>În cazul în care un plan de performanță este revizuit în cursul perioadei de referință în conformitate cu Capitolul XI al Regulamentului aprobat prin HG nr.564/2025, orice diferență de venituri cauzată de aplicarea ratei unitare sau a ratelor unitare calculate pe baza planului de performanță adoptat, în locul ratei unitare sau a ratelor unitare calculate pe baza planului de performanță revizuit adoptat determină o primă ajustare a ratei unitare în anul următor adoptării planului de performanță revizuit și o ajustare finală a ratei unitare la doi ani după anul respectiv. Dispozițiile Capitoalelor IX și X se aplică pe baza planului de performanță revizuit adoptat și se aplică retroactiv începând cu prima zi a anului în care se aplică planul de performanță revizuit.</p>	Compatibil	
<p>(6) Prin derogare de la articolul 25 alineatul (2), statele membre pot decide să stabilească rata unitară menționată la alineatul (1) la un nivel mai mic decât rata unitară calculată în conformitate cu articolul 25 alineatul (2). În acest caz, ele includ rata unitară mai scăzută în tabelele de raportare referitoare la</p>	<p>Pct.55</p> <p>Prin derogare de la pct.29, MIDR poate decide să stabilească rata unitară menționată la pct.50 la un nivel mai mic decât rata unitară calculată în conformitate cu pct.29. În acest caz, ele includ rata unitară mai scăzută în tabelele de raportare referitoare la calculul ratelor unitare în conformitate cu modelul din tabelul 2 din anexa</p>	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	calculul ratelor unitare în conformitate cu modelul din tabelul 2 din anexa IX. Diferența de venituri care rezultă nu se recuperează de la utilizatorii spațiului aerian.		nr.3. Diferența de venituri care rezultă nu se recuperează de la utilizatorii spațiului aerian.		
Articolul 30 Transparența ratelor unitare		CAPITOLUL XII. TRANSPARENȚA RATELOR UNITARE			
(1)	Până la data de 1 august a fiecărui an, statele membre consultă, în mod coordonat, furnizorii de servicii de navigație aeriană, reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și, dacă este cazul, administratorii aeroporturilor și coordonatorii de aeroporturi cu privire la elementele esențiale legate de punerea în aplicare a prezentului regulament, astfel cum se prevede la punctul 2 din anexa XII. Această consultare poate fi realizată odată cu consultarea menționată la articolul 24 alineatul (3).	Pct.56	Până la data de 1 august a fiecărui an, MIDR consultă, în mod coordonat, furnizorii de servicii de navigație aeriană, reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și, dacă este cazul, administratorii aeroporturilor și coordonatorii de aeroporturi cu privire la elementele esențiale legate de punerea în aplicare a prezentului regulament, astfel cum se prevede la punctul 2 din Anexa nr.6. Această consultare poate fi realizată odată cu consultarea menționată la pct.26.	Compatibil	
	Statele membre furnizează tabelele de raportare și informațiile solicitate în anexa IX părților consultate cu cel puțin trei săptămâni înainte de consultare.		MIDR furnizează tabelele de raportare și informațiile solicitate în Anexa nr.3 părților consultate cu cel puțin trei săptămâni înainte de consultare.	Compatibil	
(2)	Statele membre furnizează Comisiei informațiile menționate la alineatul (1) al doilea paragraf la data la care acestea sunt furnizate părților consultate. Statele membre informează Comisia cu privire la rezultatul consultării.	Pct.57	MIDR furnizează Comisiei informațiile menționate la pct.56 la data la care acestea sunt furnizate părților consultate. MIDR informează Comisia cu privire la rezultatul consultării.	Compatibil	
Articolul 31 Calcularea tarifelor		CAPITOLUL XIII. CALCULAREA TARIFELOR			
(1)	Tariful de rută pentru un zbor dat într-o zonă tarifară de rută dată este egal cu produsul dintre rata unitară stabilită pentru acea zonă tarifară de rută și	Pct.58	Tariful de rută pentru un zbor dat într-o zonă tarifară de rută dată este egal cu produsul dintre rata unitară stabilită pentru acea zonă tarifară de	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	unitățile de servicii de rută pentru zborul respectiv.		rută și unitățile de servicii de rută pentru zborul respectiv.		
(2)	Tariful de navigație aeriană terminală pentru un zbor dat într-o zonă tarifară terminală dată este egal cu produsul dintre rata unitară stabilită pentru acea zonă tarifară terminală și unitățile de servicii de navigație aeriană terminală pentru zborul respectiv.	Pct.59	Tariful de navigație aeriană terminală pentru un zbor dat într-o zonă tarifară terminală dată este egal cu produsul dintre rata unitară stabilită pentru acea zonă tarifară terminală și unitățile de servicii de navigație aeriană terminală pentru zborul respectiv.	Compatibil	
	În scopul calculării tarifului de navigație aeriană terminală, apropierea și plecarea unui zbor se consideră a fi un singur zbor. Unitatea de calcul este fie zborul de sosire, fie zborul de plecare.		În scopul calculării tarifului de navigație aeriană terminală, apropierea și plecarea unui zbor se consideră a fi un singur zbor. Unitatea de calcul este fie zborul de sosire, fie zborul de plecare.	Compatibil	
(3)	Statele membre scutesc următoarele zboruri de tarifele de rută:	Pct.60	MIDR scutește următoarele zboruri de tarifele de rută:	Compatibil	
(a)	zborurile efectuate de aeronave cu o masă maximă la decolare autorizată mai mică de două tone metrice;	60.1.	zborurile efectuate de aeronave cu o masă maximă la decolare autorizată mai mică de două tone metrice;	Compatibil	
(b)	zborurile mixte VFR/IFR în zonele tarifare în care acestea sunt efectuate exclusiv în condiții VFR și în care nu se percepe un tarif de rută pentru zborurile VFR;	60.2.	zborurile mixte VFR/IFR în zonele tarifare în care acestea sunt efectuate exclusiv în condiții VFR și în care nu se percepe un tarif de rută pentru zborurile VFR;	Compatibil	
(c)	zborurile efectuate exclusiv în scopul transportului, în misiune oficială, al monarhilor aflați la conducere și al membrilor apropiați ai familiei acestora, al șefilor de stat, al șefilor de guvern și al miniștrilor, atunci când în planul de zbor există o indicație a statutului sau o mențiune corespunzătoare care confirmă că zborul este efectuat exclusiv în acest scop;	60.3.	zborurile efectuate exclusiv în scopul transportului, în misiune oficială, al monarhilor aflați la conducere și al membrilor apropiați ai familiei acestora, al șefilor de stat, al șefilor de guvern și al miniștrilor, atunci când în planul de zbor există un ordin a MIDR sau o mențiune corespunzătoare care confirmă că zborul este efectuat exclusiv în acest scop;	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național		8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile	
(d)	zborurile de căutare și salvare autorizate de organismul competent adecvat.	60.4.	zborurile de căutare și salvare autorizate de AAC.	Compatibil	
(4)	Statele membre pot scuti următoarele zboruri de tarifele de rută:	Pct.61	MIDR poate scuti următoarele zboruri de tarifele de rută:	Compatibil	
(a)	zborurile militare efectuate de aeronave ale unui stat membru sau ale oricărei țări terțe;	61.1.	zborurile militare efectuate de aeronave ale unui stat membru sau ale oricărei țări terțe;	Compatibil	
(b)	zborurile de pregătire efectuate exclusiv în spațiul aerian al statului membru în cauză și exclusiv în scopul obținerii unei licențe sau a unei calificări în cazul echipajului de zbor din cabina de pilotaj, atunci când în planul de zbor există o mențiune corespunzătoare care confirmă că zborul este efectuat exclusiv în acest scop;	61.2.	zborurile de pregătire efectuate exclusiv în spațiul aerian al statului membru în cauză și exclusiv în scopul obținerii unei licențe sau a unei calificări în cazul echipajului de zbor din cabina de pilotaj, atunci când în planul de zbor există o mențiune corespunzătoare care confirmă că zborul este efectuat exclusiv în acest scop;	Compatibil	
(c)	zborurile efectuate exclusiv în scopul verificării sau testării echipamentelor utilizate sau destinate utilizării ca mijloace de asistență de la sol pentru navigația aeriană, excluzând zborurile de poziționare efectuate de aeronavele respective;	61.3.	zborurile efectuate exclusiv în scopul verificării sau testării echipamentelor utilizate sau destinate utilizării ca mijloace de asistență de la sol pentru navigația aeriană, excluzând zborurile de poziționare efectuate de aeronavele respective;	Compatibil	
(d)	zborurile care se încheie pe aeroportul de unde a decolat aeronava și în timpul cărora nu s-a efectuat nicio aterizare intermediară;	61.4.	zborurile care se încheie pe aeroportul de unde a decolat aeronava și în timpul cărora nu s-a efectuat nicio aterizare intermediară;	Compatibil	
(e)	zborurile VFR;	61.5.	zborurile VFR;	Compatibil	
(f)	zborurile umanitare autorizate de organismul competent adecvat;	61.6.	zborurile umanitare autorizate de AAC;	Compatibil	
(g)	zborurile efectuate de organele vamale și de poliție.	61.7.	zborurile efectuate de organele vamale și de poliție.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene		7. Proiectul de act normativ național		8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(5)	Statele membre pot scuti de tarifele de navigație aeriană terminală zborurile menționate la alineatele (3) și (4).	Pct.62	MIDR poate scuti de tarifele de navigație aeriană terminală zborurile menționate la pct.60-61.	Compatibil	
(6)	Statele membre acoperă costurile serviciilor pe care furnizorii de servicii de navigație aeriană le-au furnizat zborurilor scutite de tarife de navigație aeriană de rută sau terminală în conformitate cu alineatul (3), (4) sau (5).	Pct.63	Guvernul acoperă costurile serviciilor pe care furnizorii de servicii de navigație aeriană le-au furnizat zborurilor scutite de tarife de navigație aeriană de rută sau terminală în conformitate cu pct. 60 – 62.	Compatibil	
Articolul 32 Modularea tarifelor de navigație aeriană		CAPITOLUL XIV. MODULAREA TARIFELOR DE NAVIGAȚIE AERIANĂ			
(1)	Statele membre pot, pe o bază nediscriminatorie și transparentă, să moduleze tarifele de navigație aeriană pentru utilizatorii spațiului aerian pentru:	Pct.64	MIDR poate, pe o bază nediscriminatorie și transparentă, să moduleze tarifele de navigație aeriană pentru utilizatorii spațiului aerian pentru:	Compatibil	
(a)	a optimiza utilizarea serviciilor de navigație aeriană;	64.1.	a optimiza utilizarea serviciilor de navigație aeriană;	Compatibil	
(b)	a reduce impactul activităților de zbor asupra mediului;	64.2.	a reduce impactul activităților de zbor asupra mediului;	Compatibil	
(c)	a reduce impactul activităților de zbor asupra mediului;	64.3.	a reduce nivelul de aglomerare a rețelei într-o anumită zonă sau pe o anumită rută în anumite momente;	Compatibil	
(d)	a accelera implementarea capacităților SESAR ATM, înainte de perioada de timp stabilită în proiectele comune menționate la articolul 15a alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004, în special în vederea acordării de stimulente pentru echiparea aeronavelor cu sisteme incluse în aceste proiecte comune.	64.4.	a accelera implementarea capacităților SESAR ATM, înainte de perioada de timp stabilită în proiectele comune menționate la articolul 15a alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004, în special în vederea acordării de stimulente pentru echiparea aeronavelor cu sisteme incluse în aceste proiecte comune.	Compatibil	
	Statele membre se asigură că modularea tarifelor în ceea ce privește literele (a)-		MIDR se asigură că modularea tarifelor în ceea ce privește pct. 64.1. - 64.3. nu duce la nici o	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene		7. Proiectul de act normativ național		8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	(c) de la prezentul alineat nu duce la nicio modificare globală a veniturilor anuale ale furnizorului de servicii de navigație aeriană comparativ cu situația în care tarifele nu ar fi fost modulate. Surplusurile sau deficiturile înregistrate la recuperare antrenează o ajustare a ratei unitare în anul n + 2.		modificare globală a veniturilor anuale ale furnizorului de servicii de navigație aeriană comparativ cu situația în care tarifele nu ar fi fost modulate. Surplusurile sau deficiturile înregistrate la recuperare antrenează o ajustare a ratei unitare în anul n + 2.		
(2)	Modularea tarifelor de navigație aeriană se aplică pentru tarifele de rută sau pentru tarifele de navigație aeriană terminală sau pentru ambele.	Pct.65	Modularea tarifelor de navigație aeriană se aplică pentru tarifele de rută sau pentru tarifele de navigație aeriană terminală sau pentru ambele.	Compatibil	
	Înainte de aplicarea modulării tarifelor, statele membre consultă reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și furnizorii de servicii de navigație aeriană vizați cu privire la modularea avută în vedere.		Înainte de aplicarea modulării tarifelor, MIDR consultă reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și furnizorii de servicii de navigație aeriană vizați cu privire la modularea avută în vedere.	Compatibil	
(3)	Autoritățile naționale de supervizare monitorizează punerea în aplicare corespunzătoare a modulării tarifelor de navigație aeriană de către furnizorii de servicii de navigație aeriană și raportează în conformitate cu articolul 37 alineatul (1).	Pct.66	AAC monitorizează punerea în aplicare corespunzătoare a modulării tarifelor de navigație aeriană de către MIDR și raportează în conformitate cu Capitolul XII din Regulamentul aprobat prin HG nr.564/2025.	Compatibil	
Articolul 33 Perceperea tarifelor		CAPITOLUL XV. PERCEPEREA TARIFELOR			
(1)	Statele membre pot percepe tarifele printr-un tarif unic per zbor. Dacă tarifele se facturează și se percep la nivel regional, moneda de facturare poate fi euro, la rata unitară respectivă putându-se adăuga o rată unitară administrativă pentru costurile de facturare și de percepere.	Pct.67	FSNA pot percepe tarifele printr-un tarif unic per zbor. Dacă tarifele se facturează și se percep la nivel regional, moneda de facturare poate fi euro, la rata unitară respectivă putându-se adăuga o rată unitară administrativă pentru costurile de facturare și de percepere.	Compatibil	
(2)	Statele membre se asigură că sumele percepute în numele lor sunt utilizate pentru finanțarea costurilor determinate	Pct.68	FSNA se asigură că sumele percepute în numele lor sunt utilizate pentru finanțarea costurilor determinate în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament.				
(3)	Utilizatorii spațiului aerian plătesc prompt și integral toate tarifele de navigație aeriană datorate în conformitate cu prezentul regulament.	Pct.69	Utilizatorii spațiului aerian plătesc prompt și integral toate tarifele de navigație aeriană datorate în conformitate cu prezentul regulament.	Compatibil	
(4)	Statele membre se asigură că sunt aplicate măsuri de executare eficace și proporționale, atunci când este necesar, pentru perceperea tarifelor de navigație aeriană. Aceste măsuri pot include refuzarea serviciilor, reținerea aeronavelor sau alte măsuri de executare, în conformitate cu legislația statului membru în cauză.	Pct.70	MIDR se asigură că sunt aplicate măsuri de executare eficace și proporționale, atunci când este necesar, pentru perceperea tarifelor de navigație aeriană. Aceste măsuri pot include refuzarea serviciilor, reținerea aeronavelor sau alte măsuri de executare, în conformitate cu legislația statului membru în cauză.	Compatibil	
Capitolul VII Dispoziții de tarifare					
Articolul 34 Sistemul de tarifare simplificat		CAPITOLUL XVI. SISTEMUL DE TARIFARE SIMPLIFICAT			
(1)	Sub rezerva condițiilor prevăzute la alineatul (2), statele membre pot decide să stabilească și să aplice un sistem de tarifare simplificat pe durata unei întregi perioade de referință în ceea ce privește:	Pct.71	Sub rezerva condițiilor prevăzute la pct.72, MIDR poate decide să aprobe și să aplice un sistem de tarifare simplificat pe durata unei întregi perioade de referință în ceea ce privește:	Compatibil	
(a)	una sau mai multe zone tarifare de rută și una sau mai multe zone tarifare terminale;	71.1.	una sau mai multe zone tarifare de rută și una sau mai multe zone tarifare terminale;	Compatibil	
(b)	unul sau mai mulți furnizori de servicii de navigație aeriană care furnizează servicii în zona sau zonele tarifare menționate la litera (a).	71.2.	unul sau mai mulți furnizori de servicii de navigație aeriană care furnizează servicii în zona sau zonele tarifare menționate la subpct.71.1.	Compatibil	
(2)	Statele membre pot decide să instituie și să aplice un sistem de tarifare simplificat menționat la alineatul (1) numai dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:	Pct.72	MIDR poate decide să aprobe și să aplice un sistem de tarifare simplificat menționat la pct.71 numai dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) o decizie a Comisiei adoptată în temeiul articolului 14 alineatul (2) sau al articolului 15 alineatul (2) sau alineatul (4) confirmă faptul că obiectivele de performanță prevăzute de statul membru în proiectul de plan de performanță menționat la articolul 12 sunt conforme cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii;	72.1.	o decizie a Comisiei confirmă faptul că obiectivele de performanță prevăzute de statul membru în proiectul de plan de performanță sunt conforme cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii;	
(b) obiectivele de performanță în domeniile-cheie de performanță ale siguranței, capacității și mediului au fost atinse în cei trei ani care precedă adoptarea proiectului de plan de performanță menționat la articolul 12;	72.2.	obiectivele de performanță în domeniile-cheie de performanță ale siguranței, capacității și mediului au fost atinse în cei trei ani care precedă adoptarea proiectului de plan de performanță menționat la pct.25 din Regulamentul aprobat prin Hg nr. 564/2025	Compatibil
(c) planul de performanță include un sistem de stimulente pentru obiectivele de capacitate, astfel cum se prevede la articolul 11;	72.3.	planul de performanță include un sistem de stimulente pentru obiectivele de capacitate, astfel cum se prevede la pct.24 din Regulamentul aprobat prin Hg nr. 564/2025;	Compatibil
(d) furnizorii de servicii de navigație aeriană în cauză și utilizatorii spațiului aerian în cauză au fost consultați cu privire la decizia avută în vedere și utilizatorii spațiului aerian care reprezintă cel puțin 65 % din zborurile IFR operate în spațiul aerian în care statul membru sau statele membre în cauză sunt responsabile de furnizarea serviciilor de navigație aeriană sunt de acord cu decizia respectivă.	72.4.	furnizorii de servicii de navigație aeriană în cauză și utilizatorii spațiului aerian în cauză au fost consultați cu privire la decizia avută în vedere și utilizatorii spațiului aerian care reprezintă cel puțin 65 % din zborurile IFR operate în spațiul aerian în care statul membru sau statele membre în cauză sunt responsabile de furnizarea serviciilor de navigație aeriană sunt de acord cu decizia respectivă.	Compatibil
(3) În cazul în care statele membre decid să instituie și să aplice un sistem de tarifare simplificat în temeiul alineatului (2), acestea nu aplică:	Pct.73	În cazul în care MIDR decide să aprobe și să aplice un sistem de tarifare simplificat în temeiul pct.72, acestea nu aplică:	Compatibil
(a) mecanismul de împărțire a riscurilor în materie de trafic menționat la articolul 11 alineatul (2) și la articolul 27. Prin neaplicarea mecanismului de împărțire	73.1.	mecanismul de împărțire a riscurilor în materie de trafic menționat la Capitolul IX. Prin neaplicarea mecanismului de împărțire a riscurilor în materie de trafic, aceste riscuri sunt suportate așadar în	Compatibil

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile	
	a riscurilor în materie de trafic, aceste riscuri sunt suportate așadar în totalitate de furnizorul de servicii de navigație aeriană;	totalitate de furnizorul de servicii de navigație aeriană;		
(b)	dispozițiile articolului 28 alineatele (4)-(6) referitoare la mecanismul de împărțire a riscurilor în materie de costuri;	73.2.	dispozițiile pct.46-49 referitoare la mecanismul de împărțire a riscurilor în materie de costuri;	Compatibil
(c)	surplusurile sau deficitale înregistrate la recuperare care rezultă din modularea tarifelor de navigație aeriană, în conformitate cu articolul 32.	73.3.	surplusurile sau deficitale înregistrate la recuperare care rezultă din modularea tarifelor de navigație aeriană, în conformitate cu Capitolul XIV.	Compatibil
	Orice reportare din anii anteriori perioadei de referință pentru care se aplică sistemul de tarifare simplificat este luată în considerare la calcularea ratelor unitare.		Orice reportare din anii anteriori perioadei de referință pentru care se aplică sistemul de tarifare simplificat este luată în considerare la calcularea ratelor unitare.	Compatibil
(4)	În cazul în care decid să instituie și să aplice un sistem de tarifare simplificat în temeiul alineatului (2), statele membre precizează și justifică decizia lor în planul de performanță, în conformitate cu punctul 1.7 din anexa II.	Pct.74	În cazul în care decid să aprobe și să aplice un sistem de tarifare simplificat în temeiul pct.72, MIDR precizează și justifică decizia lor în planul de performanță, în conformitate cu punctul 1.7 din Anexa nr.2 a Regulamentului aprobat prin HG nr.564/2025	Compatibil
Articolul 35 Servicii de navigație aeriană terminală, servicii CNS, MET și AIS și servicii de date ATM supuse unor condiții de piață		CAPITOLUL XVII. SERVICII DE NAVIGAȚIE AERIANĂ TERMINALĂ, SERVICII CNS, MET ȘI AIS ȘI SERVICII DE DATE ATM SUPUSE UNOR CONDIȚII DE PIAȚĂ		
(1)	Sub rezerva dispozițiilor prezentului articol, statele membre pot decide, fie înainte, fie pe parcursul unei perioade de referință, că furnizarea unora sau a tuturor serviciilor de navigație aeriană terminală, a serviciilor CNS, MET și AIS sau a serviciilor de date referitoare la managementul traficului aerian („ATM”) furnizate în zonele lor tarifare	Pct.75	Sub rezerva dispozițiilor prezentului capitol, MIDR poate decide, fie înainte, fie pe parcursul unei perioade de referință, că furnizarea unora sau a tuturor serviciilor de navigație aeriană terminală, a serviciilor CNS, MET și AIS sau a serviciilor de date referitoare la managementul traficului aerian („ATM”) furnizate în zonele lor tarifare stabilite în conformitate cu Capitolul III este supusă condițiilor de piață.	Compatibil

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	stabilite în conformitate cu articolul 21 este supusă condițiilor de piață.				
(2)	În cazul în care unul sau mai multe state membre decid să aplice alineatul (1) pentru perioada de referință următoare sau, după caz, pentru restul perioadei de referință și pentru serviciile în cauză, statul membru sau statele membre respective:	Pct.76	În cazul în care unul sau mai multe state membre decid să aplice pct.75 pentru perioada de referință următoare sau, după caz, pentru restul perioadei de referință și pentru serviciile în cauză, statul membru sau statele membre respective:	Compatibil	
(a)	nu aplică obiective de rentabilitate, inclusiv stabilirea costurilor determinate, pentru indicatorii-cheie de performanță menționați în anexa I secțiunea 2 punctul 4.1;	76.1.	nu aplică obiective de rentabilitate, inclusiv stabilirea costurilor determinate, pentru indicatorii-cheie de performanță menționați în subpunctul 4.1. din Anexa nr.1 a Regulamentului aprobat prin HG nr.564/2025;	Compatibil	
(b)	nu aplică obiective de rentabilitate, inclusiv stabilirea costurilor determinate, pentru indicatorii-cheie de performanță menționați în anexa I secțiunea 2 punctul 4.1;	76.2.	nu aplică mecanisme de împărțire a riscurilor în materie de trafic și de costuri în conformitate cu Capitolul IX și Capitolul X;	Compatibil	
(c)	nu stabilesc stimulente financiare în domeniile-cheie de performanță ale capacității și mediului, în conformitate cu articolul 11;	76.3.	nu stabilesc stimulente financiare în domeniile-cheie de performanță ale capacității și mediului, în conformitate cu pct.24 din Regulamentul aprobat prin HG nr.564/2025;	Compatibil	
(d)	nu calculează tarife de navigație aeriană terminală în conformitate cu articolul 31 alineatul (2);	76.4.	nu calculează tarife de navigație aeriană terminală în conformitate cu pct.59;	Compatibil	
(e)	nu stabilesc rate unitare de navigație aeriană terminală în conformitate cu articolul 29;	76.5.	nu stabilesc rate unitare de navigație aeriană terminală în conformitate cu Capitolul XI;	Compatibil	
(f)	nu se supun cerințelor privind consultarea prevăzute la articolul 24 alineatul (3).	76.6.	nu se supun cerințelor privind consultarea prevăzute la pct.26;	Compatibil	
	Literalele (d)-(f) se aplică numai serviciilor de navigație aeriană terminală.		Subpct. 76.4.-76.6. se aplică numai serviciilor de navigație aeriană terminală.	Compatibil	
	În cazul în care, în cursul unei perioade de referință, un stat membru decide să		În cazul în care, în cursul unei perioade de referință, un stat membru decide să aplice pct.75	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
aplice alineatul (1), acesta își revizuieste și planul de performanță, în conformitate cu articolul 18 alineatul (1), în privința serviciilor în cauză.	acesta își revizuieste și planul de performanță, în conformitate cu Regulamentul privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană, în privința serviciilor în cauză.		
(3) Un stat membru decide să aplice alineatul (1) numai după ce a încheiat toate etapele următoare:	Pct.77	MIDR decide să aplice pct.75 numai după ce a încheiat toate etapele următoare:	Compatibil
(a) autoritatea sa națională de supervizare a constatat, pe baza unei evaluări detaliate în conformitate cu condițiile stabilite în anexa X, că furnizarea serviciilor în cauză este supusă condițiilor de piață;	77.1.	AAC a constatat, pe baza unei evaluări detaliate în conformitate cu condițiile stabilite în Anexa nr.4, că furnizarea serviciilor în cauză este supusă condițiilor de piață;	Compatibil
(b) a consultat reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian vizați cu privire la decizia avută în vedere și la evaluarea respectivă și a luat în considerare observațiile acestora, dacă era cazul;	77.2.	a consultat reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian vizați cu privire la decizia avută în vedere și la evaluarea respectivă și a luat în considerare observațiile acestora, dacă era cazul;	Compatibil
(c) a făcut publice decizia avută în vedere și evaluarea respectivă;	77.3.	a făcut publică decizia aprobată în vederea și evaluarea respectivă;	Compatibil
(d) a prezentat Comisiei decizia avută în vedere și evaluarea respectivă și a primit acordul acesteia.	77.4.	a prezentat Comisiei decizia aprobată în vederea și evaluarea respectivă și a primit acordul acesteia.	Compatibil
În ceea ce privește litera (d), statul membru prezintă evaluarea cel târziu cu 12 luni înainte de începerea unei perioade de referință sau, în cazul unei evaluări efectuate în cursul perioadei de referință, fără întârzieri nejustificate după finalizarea evaluării. Comisia informează statul membru în cauză dacă este de acord că evaluarea a fost efectuată în conformitate cu condițiile prevăzute în anexa X. Comisia procedează astfel fără întârzieri		În ceea ce privește subpct.77.4. MIDR prezintă evaluarea cel târziu cu 12 luni înainte de începerea unei perioade de referință sau, în cazul unei evaluări efectuate în cursul perioadei de referință, fără întârzieri nejustificate după finalizarea evaluării. Comisia informează MIDR dacă este de acord că evaluarea a fost efectuată în conformitate cu condițiile prevăzute în Anexa nr.4. Comisia procedează astfel fără întârzieri nejustificate. Dacă este necesar, Comisia solicită MIDR informații suplimentare, pe care acesta le furnizează fără întârzieri nejustificate.	Compatibil

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile	
nejustificate. Dacă este necesar, Comisia solicită statului membru în cauză informații suplimentare, pe care acesta le furnizează fără întârzieri nejustificate.				
(4) În cazul în care un stat membru decide să aplice alineatul (1), autoritatea sa națională de supervizare evaluează în mod regulat dacă condițiile prevăzute în anexa X continuă să fie îndeplinite.	Pct.78	În cazul în care MIDR decide să aplice pct.75, AAC evaluează în mod regulat dacă condițiile prevăzute în Anexa nr.4 continuă să fie îndeplinite.	Compatibil	
În cazul în care autoritatea națională de supervizare constată că aceste condiții nu mai sunt îndeplinite, statul membru revocă decizia, fără întârzieri nejustificate, după parcurgerea etapelor prevăzute la alineatul (3) literele (b)-(d).		În cazul în care AAC constată că aceste condiții nu mai sunt îndeplinite, MIDR revocă decizia, fără întârzieri nejustificate, după parcurgerea etapelor prevăzute la pct.77 subpct.77.2.-77.4.	Compatibil	
În urma revocării, statul membru nu aplică, pentru perioada de referință următoare sau, după caz, pentru restul perioadei de referință, exceptările menționate la alineatul (2) primul paragraf în ceea ce privește serviciile în cauză. În cazul în care revocarea survine în cursul perioadei de referință, statul membru în cauză își revizuieste și planul de performanță, în conformitate cu articolul 18 alineatul (1).		În urma revocării, FSNA nu aplică, pentru perioada de referință următoare sau, după caz, pentru restul perioadei de referință, exceptările menționate la pct.76 primul paragraf în ceea ce privește serviciile în cauză. În cazul în care revocarea survine în cursul perioadei de referință, FSNA în cauză își revizuieste și planul de performanță, în conformitate cu pct.41 din Regulamentul aprobat prin HG nr.564/2025.	Compatibil	
(5) În cazul în care serviciile care intră sub incidența alineatului (1) sunt furnizate într-o zonă tarifară comună creată în conformitate cu articolul 21 alineatul (4), statele membre în cauză pot decide că furnizarea unora sau a tuturor acestor servicii este supusă condițiilor de piață numai în comun. În acest caz, ele asigură în comun respectarea cerințelor prevăzute de prezentul articol.	Pct.79	În cazul în care serviciile care intră sub incidența pct.75 sunt furnizate într-o zonă tarifară comună creată în conformitate cu pct.13, MIDR poate decide că furnizarea unora sau a tuturor acestor servicii este supusă condițiilor de piață numai în comun. În acest caz, ele asigură în comun respectarea cerințelor prevăzute de prezentul Capitol.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene		7. Proiectul de act normativ național		8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(6)	În cazul în care un stat membru decide să aplice alineatul (1), acesta transmite Comisiei informațiile specificate în anexa XI în primul an al fiecărei perioade de referință. Comisia nu pune la dispoziția publicului informațiile respective.	Pct.80	În cazul în care un MIDR decide să aplice pct.75, acesta transmite Comisiei informațiile specificate în Anexa nr.5 în primul an al fiecărei perioade de referință. Comisia nu pune la dispoziția publicului informațiile respective.	Compatibil	
Capitolul VIII Furnizarea de informații, monitorizarea și publicarea informațiilor					
Articolul 36 Furnizarea de informații		CAPITOLUL XVIII. FURNIZAREA DE INFORMAȚII			
(1)	În scopul monitorizării în conformitate cu articolul 37, autoritățile naționale de supervizare, furnizorii de servicii de navigație aeriană, administratorii aeroporturilor, coordonatorii de aeroporturi, utilizatorii spațiului aerian și administratorul rețelei furnizează Comisiei datele menționate în anexa VI în conformitate cu cerințele specifice aplicabile fiecărei părți prevăzute în anexa respectivă. Datele se furnizează gratuit, în format electronic.	Pct.81	În scopul monitorizării, AAC, FSNA, administratorii aeroporturilor, coordonatorii de aeroporturi, utilizatorii spațiului aerian și administratorul rețelei furnizează MIDR-ului datele în conformitate cu cerințele specifice aplicabile fiecărei părți prevăzute atât în prezentul Regulament cât și în Regulamentul aprobat prin HG nr.564/2025. Datele se furnizează gratuit, în format electronic.	Compatibil	
	În ceea ce privește utilizatorii spațiului aerian, prezentul articol se aplică numai utilizatorilor care operează un număr de peste 35 000 de zboruri pe an în spațiul aerian european, calculat ca medie pe cei trei ani precedenți.		În ceea ce privește utilizatorii spațiului aerian, prezentul punct se aplică numai utilizatorilor care operează un număr de peste 35 000 de zboruri pe an în spațiul aerian european, calculat ca medie pe cei trei ani precedenți.	Compatibil	
(2)	În cazul în care părțile menționate la alineatul (1) au furnizat deja o parte sau toate datele respective către Eurocontrol sau Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, ele nu sunt obligate să furnizeze Comisiei aceste date, cu condiția să informeze Comisia cu privire la datele pe care le-au furnizat deja, la momentul furnizării acestora și să precizeze dacă le-au	Pct.82	În cazul în care părțile menționate la pct.81 au furnizat deja o parte sau toate datele respective către Eurocontrol sau Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, ele nu sunt obligate să furnizeze MIDR aceste date, cu condiția să informeze MIDR cu privire la datele pe care le-au furnizat deja, la momentul furnizării acestora și să precizeze dacă le-au transmis către Eurocontrol sau către Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	transmis către Eurocontrol sau către Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației.				
(3)	Părțile menționate la alineatul (1) iau măsurile necesare pentru a asigura calitatea, validarea și transmiterea la timp a datelor pe care trebuie să le furnizeze în conformitate cu alineatul (1). La cererea Comisiei, acestea furnizează informații cu privire la verificările de calitate și la procesele de validare a datelor respective.	Pct.83	Părțile menționate la pct.81 iau măsurile necesare pentru a asigura calitatea, validarea și transmiterea la timp a datelor pe care trebuie să le furnizeze în conformitate cu pct.81. La cererea MIDR, acestea furnizează informații cu privire la verificările de calitate și la procesele de validare a datelor respective.	Compatibil	
Articolul 37 Monitorizare și raportare		CAPITOLUL XII. MONITORIZARE ȘI RAPORTARE din Regulamentul aprobat prin HG nr.564/2025			
(1)	Autoritățile naționale de supervizare monitorizează performanța serviciilor de navigație aeriană furnizate în spațiul aerian de care sunt responsabile, cu scopul de a evalua dacă sunt îndeplinite obiectivele de performanță incluse în planurile de performanță.	Pct. 43.	AAC monitorizează performanța serviciilor de navigație aeriană furnizate în spațiul aerian al Republicii Moldova, cu scopul de a evalua dacă sunt îndeplinite obiectivele de performanță incluse în planul de performanță.	Compatibil	
	În cazul în care o autoritate națională de supervizare constată că aceste obiective nu sunt îndeplinite sau că riscă să nu fie îndeplinite, ea informează de îndată Comisia cu privire la acest fapt. Fără întârzieri nejustificate, statul membru sau autoritatea națională de supervizare în cauză aplică, pentru a remedia situația și a atinge obiectivele stabilite în planul de performanță, măsurile adecvate pe care le-au definit, luând în considerare măsurile de remediere menționate la articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123. Statele membre comunică fără întârziere Comisiei măsurile corespunzătoare.	Pct. 44.	În cazul în care AAC constată că obiectivele nu sunt îndeplinite sau că riscă să nu fie îndeplinite, informează de îndată MIDR și fără întârzieri nejustificate, solicită FSNA aplicarea măsurilor adecvate pentru a remedia situația și a atinge obiectivele stabilite în planul de performanță.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene		7. Proiectul de act normativ național		8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	Până la data de 1 iunie a fiecărui an, autoritățile naționale de supervizare raportează Comisiei rezultatele monitorizării menționate la primul paragraf din anul precedent.				
(2)	Comisia monitorizează performanța funcțiilor de rețea și evaluează dacă sunt îndeplinite obiectivele de performanță incluse în planul de performanță al rețelei.			Prevederi UE neaplicabile	
	În cazul în care constată că obiectivele de performanță incluse în planul de performanță al rețelei nu sunt îndeplinite sau riscă să nu fie îndeplinite, Comisia solicită administratorului rețelei să definească măsurile adecvate pentru a remedia situația și a îndeplini obiectivele respective. Administratorul rețelei comunică măsurile respective Comisiei fără întârzieri nejustificate.			Prevederi UE neaplicabile	
(3)	Pe baza rapoartelor menționate la alineatul (1) ultimul paragraf, a propriei monitorizări menționate la alineatul (2) și a analizei datelor primite în conformitate cu articolul 36 alineatul (1), Comisia monitorizează performanța furnizării de servicii de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea și efectuează evaluări periodice ale îndeplinirii obiectivelor de performanță. Comisia informează statele membre cu privire la activitățile sale de monitorizare cel puțin o dată pe an.			Prevederi UE neaplicabile	
Articolul 38 Publicare		CAPITOLUL XIII. PUBLICARE			
(1)	Statele membre pun la dispoziția publicului, în special prin mijloace electronice, următoarele informații:	Pct. 45.	MIDR pune la dispoziția publicului, în special prin mijloace electronice, următoarele informații:	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național		8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	--	------------------------------	-----------------

(a)	orice decizie pe care au luat-o în temeiul articolului 1 alineatele (4) și (5);	Subpct. 45.1.	orice decizie care a fost luată în privința aplicării Regulamentului;	Compatibil	
(b)	orice decizie pe care au luat-o în temeiul articolului 35 alineatul (3) litera (c);				
(c)	proiectele lor de planuri de performanță menționate la articolul 12;	Subpct. 45.2.	proiectul planului de performanță menționat la punctul 25;	Compatibil	
(d)	planurile de performanță adoptate menționate la articolul 16;	Subpct. 45.3.	planul de performanță adoptat menționate punctele 30-32;	Compatibil	
(e)	tabelele de raportare menționate la articolele 24, 29 și 30.	Pct.46.	AAC pune la dispoziția publicului, în special prin mijloace electronice, rapoarte privind monitorizarea performanței.	Compatibil	
(2)	Administratorul rețelei pune la dispoziția publicului, în special prin mijloace electronice, următoarele informații:			Prevederi UE neaplicabile	
(a)	proiectul de plan de performanță al rețelei menționat la articolul 19 alineatul (1);				
(b)	planul de performanță al rețelei adoptat menționat la articolul 19 alineatul (3).				
(3)	Comisia pune la dispoziția publicului, în special prin mijloace electronice, rapoartele și documentele justificative elaborate de organismul de evaluare a performanței cu privire la asistența acordată de acest organism în conformitate cu articolul 3.				
Capitolul IX Dispoziții finale					
Articolul 39 Motivarea și contestarea deciziilor naționale					
	Statele membre se asigură că deciziile luate de către autoritățile lor naționale competente în temeiul prezentului regulament sunt motivate corespunzător și pot face obiectul unei căi de atac jurisdicționale eficiente, în conformitate cu legislația națională.				

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

Articolul 40 Abrogare					
	Regulamentele de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 și (UE) nr. 391/2013 se abrogă cu efect de la 1 ianuarie 2020. Cu toate acestea, regulamentele respective continuă să se aplice în scopul punerii în aplicare a sistemelor de performanță și de tarifare aferente celei de a doua perioade de referință.				
Articolul 41 Intrare în vigoare					
	Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.				
	Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.				
ANEXA I Indicatori-cheie de performanță (KPI) pentru stabilirea obiectivelor și indicatori pentru monitorizare					
Secțiunea 1 KPI pentru stabilirea obiectivelor la nivelul Uniunii și indicatori pentru monitorizare la nivelul Uniunii					
1.	SIGURANȚĂ				
1.1.	Indicatori-cheie de performanță				
	Nivelul minim al eficacității managementului siguranței care trebuie atins de furnizorii de servicii de navigație aeriană certificați pentru furnizarea de servicii de trafic aerian. Acest KPI măsoară nivelul de implementare a următoarelor obiective de management al siguranței:				
(a)	politica și obiectivele în domeniul siguranței;				
(b)	managementul riscurilor la adresa siguranței;				
(c)	asigurarea siguranței;			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

(d)	promovarea siguranței;			Prevederi UE neaplicabile	
(e)	cultura siguranței.			Prevederi UE neaplicabile	
1.2.	Indicatori pentru monitorizare			Prevederi UE neaplicabile	
(a)	Rata pătrunderilor neautorizate pe pistă la nivelul Uniunii cu impact asupra siguranței, calculată în conformitate cu punctul 1.2 litera (a) din secțiunea 2;			Prevederi UE neaplicabile	
(b)	Rata nerespectării distanțelor minime de separare la nivelul Uniunii cu impact asupra siguranței, calculată în conformitate cu punctul 1.2 litera (b) din secțiunea 2.			Prevederi UE neaplicabile	
2.	MEDIU			Prevederi UE neaplicabile	
2.1.	Indicatori-cheie de performanță			Prevederi UE neaplicabile	
	Acest KPI măsoară eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale, calculată după cum urmează:			Prevederi UE neaplicabile	
(a)	indicatorul este comparația dintre lungimea segmentului pe rută al traiectoriei reale stabilite pe baza datelor de supraveghere și distanța parcursă, prin însumarea zborurilor IFR din interiorul spațiului aerian definit la articolul 1, denumit în continuare „spațiul aerian european”, sau care îl traversează;			Prevederi UE neaplicabile	
(b)	„segmentul pe rută” înseamnă distanța de zbor parcursă în afara unui cerc de 40 de mile nautice în jurul aeroporturilor;			Prevederi UE neaplicabile	
(c)	în cazul zborurilor cu plecarea sau sosirea pe un aeroport din afara spațiului aerian european, pentru			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	calcularea acestui indicator se iau în considerare punctele de intrare sau de ieșire din spațiul aerian european ca fiind originea sau, respectiv, destinația, și nu aeroportul de plecare sau de destinație;				
(d)	în cazul zborurilor cu plecarea sau sosirea pe un aeroport din spațiul aerian european care traversează un spațiu aerian neeuropean, pentru calcularea acestui indicator se ia în considerare numai segmentul din spațiul aerian european;			Prevederi UE neaplicabile	
(e)	„distanța parcursă” este o funcție a poziției punctelor de intrare și ieșire ale zborului în și din fiecare porțiune a spațiului aerian pentru toate segmentele traiectoriei. Distanța parcursă reprezintă contribuția punctelor respective la distanța ortodromică dintre originea și destinația zborului;			Prevederi UE neaplicabile	
(f)	indicatorul se calculează pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință, ca medie. La calcularea acestei medii, cele mai mari zece valori zilnice și cele mai mici zece valori zilnice sunt excluse din calcul.			Prevederi UE neaplicabile	
2.2.	Indicatori pentru monitorizare				
(a)	Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei ultimului plan de zbor depus, calculată după cum urmează:			Prevederi UE neaplicabile	
(i)	diferența dintre lungimea segmentului pe rută al traiectoriei ultimului plan de zbor depus și partea corespunzătoare din distanța ortodromică, prin însumarea tuturor zborurilor IFR din interiorul spațiului aerian european sau care îl traversează;			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

(ii)	„segmentul pe rută” înseamnă distanța de zbor parcursă în afara unui cerc de 40 de mile nautice în jurul aeroporturilor;			Prevederi UE neaplicabile	
(iii)	în cazul zborurilor cu plecarea de pe sau sosirea pe un aeroport din afara spațiului aerian european, pentru calcularea acestui indicator se iau în considerare punctele de intrare sau de ieșire din spațiul aerian european ca fiind originea sau, respectiv, destinația, și nu aeroportul de plecare sau de destinație;			Prevederi UE neaplicabile	
(iv)	în cazul zborurilor cu plecarea de pe și sosirea pe un aeroport din spațiul aerian european care traversează un spațiu aerian neeuropean, pentru calcularea acestui indicator se ia în considerare numai segmentul din spațiul aerian european;			Prevederi UE neaplicabile	
(v)	indicatorul se calculează pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință, ca medie. La calcularea acestei medii, cele mai mari zece valori zilnice și cele mai mici zece valori zilnice sunt excluse din calcul.			Prevederi UE neaplicabile	
(b)	Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare celei mai scurte traiectorii cu constrângeri, calculată după cum urmează:			Prevederi UE neaplicabile	
(i)	indicatorul reprezintă diferența dintre lungimea segmentului pe rută al celei mai scurte rute cu constrângeri disponibile pentru planificarea zborului, astfel cum a fost calculată de algoritmi de calcul al traiectoriei și de sistemele de validare a planurilor de zbor ale administratorului de rețea, măsurată între punctele de intrare și de			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	ieșire ale celor două regiuni de control terminal, și porțiunea corespunzătoare din distanța ortodromică pentru toate zborurile IFR din interiorul spațiului aerian european sau care îl traversează;				
(ii)	acest indicator ține cont de restricțiile de spațiu aerian în zilele cu și fără activități militare publicate în documentul privind disponibilitatea rutelor (<i>Route Availability Document – RAD</i>) emis de administratorul de rețea și de statutul real al rutelor condiționate la momentul ultimului plan de zbor depus;			Prevederi UE neaplicabile	
(iii)	„segmentul pe rută” se referă la segmentul din afara unui cerc de 40 de mile nautice în jurul aeroporturilor;			Prevederi UE neaplicabile	
(iv)	în cazul zborurilor cu plecarea de pe sau sosirea pe un aeroport din afara spațiului aerian european, pentru calcularea acestui indicator se iau în considerare punctele de intrare sau de ieșire din spațiul aerian european ca fiind originea sau, respectiv, destinația, și nu aeroportul de plecare sau de destinație;			Prevederi UE neaplicabile	
(v)	în cazul zborurilor cu plecarea de pe și sosirea pe un aeroport din spațiul aerian european care traversează un spațiu aerian neeuropean, pentru calcularea acestui indicator se ia în considerare numai segmentul din spațiul aerian european;			Prevederi UE neaplicabile	
(vi)	indicatorul se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință, ca medie. La calcularea acestei medii, cele mai mari zece valori zilnice și cele mai mici zece valori zilnice sunt excluse din calcul.			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile	
(c)	Eficiența zborului vertical corespunzătoare traiectoriei reale dintre punctul superior al urcării și punctul superior al coborârii, calculată după cum urmează:		Prevederi UE neaplicabile	
(i)	acest indicator reprezintă procentul din lungimea traiectoriei reale parcurse în limita a 1 000 ft sub sau la orice altitudine deasupra nivelului de zbor planificat față de ultimul plan de zbor depus, prin însumarea tuturor zborurilor IFR din interiorul spațiului aerian european sau care îl traversează;		Prevederi UE neaplicabile	
(ii)	indicatorul se calculează ca procent pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.			
(d)	Utilizarea efectivă a unui spațiu aerian rezervat sau segregat, calculată ca raport între timpul utilizat în final pentru segregare sau rezervare față de traficul aerian general și timpul inițial alocat pentru activitatea care necesită segregarea sau rezervarea. Indicatorul se calculează pentru toate alocările de spațiu aerian notificate administratorului de rețea.		Prevederi UE neaplicabile	
(e)	Rata de planificare prin intermediul structurilor de spațiu aerian disponibile, inclusiv spațiul aerian rezervat sau segregat, pentru traficul aerian general, calculată ca procent al aeronavelor care depun planuri de zbor prin aceste structuri de spațiu aerian din numărul de aeronave care ar fi putut să planifice zboruri prin structurile respective. Indicatorul se calculează pentru toate alocările de spațiu aerian notificate administratorului de rețea.		Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene		7. Proiectul de act normativ național		8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(f)	Rata de utilizare a structurilor de spațiu aerian disponibile, inclusiv spațiul aerian rezervat sau segregat, de către traficul aerian general, calculată ca procent al aeronavelor care efectuează zboruri prin aceste structuri de spațiu aerian din numărul de aeronave care ar fi putut să planifice zboruri prin structurile respective. Indicatorul se calculează pentru toate alocările de spațiu aerian notificate administratorului de rețea.			Prevederi UE neaplicabile	
3.	CAPACITATE			Prevederi UE neaplicabile	
3.1.	Indicator-cheie de performanță			Prevederi UE neaplicabile	
	Numărul mediu de minute de întârziere ATFM pe rută per zbor imputabile serviciilor de navigație aeriană, calculat după cum urmează:			Prevederi UE neaplicabile	
(a)	întârzierea ATFM pe rută este întârzierea calculată de administratorul de rețea, exprimată ca diferența dintre ora de decolare estimată și ora de decolare calculată, alocată de administratorul de rețea;			Prevederi UE neaplicabile	
(b)	în scopul acestui indicator:			Prevederi UE neaplicabile	
	„ora de decolare estimată” înseamnă ora prevăzută pentru desprinderea de pistă a aeronavei, calculată de administratorul de rețea și bazată pe cea mai recentă oră estimată de punere în mișcare sau pe ora-țintă de punere în mișcare pentru aeroporturile care aplică proceduri de luare a deciziilor în colaborare, plus timpul estimat de rulare la decolare, calculat de administratorul de rețea;			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	„ora de decolare calculată” înseamnă ora alocată de administratorul de rețea în ziua operațiunii, ca urmare a alocării tactice a sloturilor, la care se preconizează că o aeronavă se va desprinde de pistă;	Prevederi UE neaplicabile	
	„timpul estimat de rulare la decolare” înseamnă timpul estimat între momentul punerii în mișcare și momentul decolării. Estimarea include orice marjă de întârziere în punctul de așteptare sau dejivrarea la distanță înainte de decolare;	Prevederi UE neaplicabile	
(c)	acest indicator acoperă toate zborurile IFR și toate cauzele de întârzieri ATFM, excluzând evenimentele excepționale;	Prevederi UE neaplicabile	
(d)	acest indicator se calculează pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.	Prevederi UE neaplicabile	
3.2.	Indicatori pentru monitorizare	Prevederi UE neaplicabile	
(a)	Durata medie, exprimată în minute, a întârzierii ATFM la sosire per zbor imputabilă serviciilor de navigație aeriană terminală și aeroportuară și cauzată de restricții de aterizare la aeroportul de destinație, calculată după cum urmează:	Prevederi UE neaplicabile	
(i)	acest indicator este întârzierea ATFM medie generată la sosire per zbor IFR care sosește;	Prevederi UE neaplicabile	
(ii)	acest indicator acoperă toate zborurile IFR care aterizează la aeroportul de destinație și toate cauzele de întârzieri ATFM, excluzând evenimentele excepționale;	Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

(iii)	acest indicator se calculează pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.			Prevederi UE neaplicabile	
(b)	Procentul zborurilor cu întârzieri ATFM pe rută mai mari de 15 minute, calculat după cum urmează:			Prevederi UE neaplicabile	
(i)	întârzierea ATFM pe rută calculată în conformitate cu punctul 3.1 litera (a);			Prevederi UE neaplicabile	
(ii)	acest indicator acoperă toate zborurile IFR și toate cauzele de întârzieri ATFM, excluzând evenimentele excepționale;			Prevederi UE neaplicabile	
(iii)	acest indicator se calculează pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.			Prevederi UE neaplicabile	
(c)	Durata medie, exprimată în minute, a întârzierilor la plecare per zbor, indiferent de cauză, calculată după cum urmează:			Prevederi UE neaplicabile	
(i)	acest indicator reprezintă întârzierea medie care poate fi atribuită:			Prevederi UE neaplicabile	
-	întârzierilor datorate operațiunilor companiilor aeriene;			Prevederi UE neaplicabile	
-	întârzierii ATFM pe rută raportate de utilizatorii spațiului aerian;			Prevederi UE neaplicabile	
-	întârzierilor în lanț;			Prevederi UE neaplicabile	
-	întârzierii operațiunilor aeroportuare, inclusiv întârzierilor ATFM în aeroporturi raportate de utilizatorii spațiului aerian și cauzate de reglementările bazate pe volumul de trafic pentru care locul de referință este clasificat ca zonă de aerodrom sau aerodrom;			Prevederi UE neaplicabile	
(ii)	acest indicator acoperă toate zborurile IFR și se calculează pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

4.	RENTABILITATE			Prevederi UE neaplicabile	
4.1.	Indicatori-cheie de performanță			Prevederi UE neaplicabile	
	Variația de la an la an a costului unitar determinat (DUC) mediu la nivelul Uniunii pentru serviciile de navigație aeriană de rută, calculată după cum urmează:			Prevederi UE neaplicabile	
(a)	acest indicator este exprimat ca procent, reflectând variația de la an la an a DUC mediu la nivelul Uniunii pentru serviciile de navigație aeriană de rută, pornind de la valoarea de referință menționată la articolul 9 alineatul (4) litera (a);			Prevederi UE neaplicabile	
(b)	acest indicator se calculează pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință;			Prevederi UE neaplicabile	
(c)	DUC mediu la nivelul Uniunii pentru serviciile de navigație aeriană de rută este raportul dintre costurile determinate pentru serviciile de rută și traficul de rută preconizat, exprimat în unități de servicii de rută, care se anticipează pentru fiecare an al perioadei de referință la nivelul Uniunii, așa cum figurează în ipotezele Comisiei pentru stabilirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii, în conformitate cu articolul 9 alineatul (3);			Prevederi UE neaplicabile	
(d)	DUC mediu la nivelul Uniunii pentru serviciile de navigație aeriană de rută se calculează în euro și în termeni reali.			Prevederi UE neaplicabile	
4.2.	Indicatori pentru monitorizare			Prevederi UE neaplicabile	
	Costul unitar real suportat de utilizatori în mod separat pentru serviciile de navigație aeriană de rută și terminală la			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	nivelul Uniunii, calculat după cum urmează:				
(a)	media ponderată a sumei DUC pentru fiecare stat membru pentru serviciile de navigație aeriană și a ajustărilor în conformitate cu articolul 25 alineatul (2) care rezultă din acel an;			Prevederi UE neaplicabile	
(b)	exprimat în euro, în termeni nominali;			Prevederi UE neaplicabile	
(c)	se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.			Prevederi UE neaplicabile	
Secțiunea 2 KPI pentru stabilirea obiectivelor la nivel local și indicatori pentru monitorizare la nivel local		Anexa nr. 1 la Regulamentul privind instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile ATM/ANS			
		Indicatori cheie de performanță (în continuare - KPI) pentru stabilirea obiectivelor la nivel național			
1.	SIGURANȚĂ	1.	SIGURANȚĂ	Compatibil	
1.1.	Indicator-cheie de performanță	1.1.	Indicator-cheie de performanță	Compatibil	
	Nivelul eficacității managementului siguranței în conformitate cu punctul 1.1 din secțiunea 1.		Nivelul minim al eficacității managementului siguranței care trebuie atins de FSNA certificați pentru furnizarea de servicii de trafic aerian. Acest KPI măsoară nivelul de implementare a următoarelor obiective de management al siguranței: (a) politica și obiectivele în domeniul siguranței; (b) managementul riscurilor la adresa siguranței; (c) asigurarea siguranței; (d) promovarea siguranței; (e) cultura siguranței.	Compatibil	
	În sensul acestui indicator, „local” înseamnă la nivelul furnizorilor de servicii de navigație aeriană.		În sensul acestui indicator, „local” înseamnă la nivelul furnizorilor de servicii de navigație aeriană.	Compatibil	
1.2.	Indicatori pentru monitorizare	1.2.	Indicatori pentru monitorizare	Compatibil	
(a)	Rata pătrunderilor neautorizate pe pistă pe aeroporturile situate într-un stat membru, calculată ca număr total de pătrunderi neautorizate pe pistă cu un impact asupra siguranței care au avut	(a)	Rata pătrunderilor neautorizate pe pistă pe aeroporturile din Republica Moldova, calculată ca număr total de pătrunderi neautorizate pe pistă cu un impact asupra siguranței care au avut loc pe aeroporturile respective, împărțit la numărul total	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	loc pe aeroporturile respective, împărțit la numărul total de mișcări conform regulilor de zbor instrumental (IFR) și conform regulilor de zbor la vedere (VFR) efectuate pe aeroporturile respective.		de mișcări IFR și VFR efectuate pe aeroporturile respective.		
(b)	Rata nerespectării distanțelor minime de separare în spațiul aerian al tuturor unităților de control ale serviciilor de trafic aerian dintr-un stat membru, calculată ca număr total de nerespectări ale distanțelor minime de separare cu un impact asupra siguranței care au avut loc în spațiul aerian respectiv, împărțit la numărul total de ore de zbor controlate în spațiul aerian respectiv.	(b)	Rata nerespectării distanțelor minime de separare în spațiul aerian al tuturor unităților de control ale serviciilor de trafic aerian, calculată ca număr total de nerespectări ale distanțelor minime de separare cu un impact asupra siguranței care au avut loc în spațiul aerian, împărțit la numărul total de ore de zbor controlate în spațiul aerian respectiv.	Compatibil	
(c)	Rata pătrunderilor neautorizate pe pistă pe un aeroport calculată ca număr total de pătrunderi neautorizate pe pistă la care au avut o contribuție serviciile de trafic aerian sau serviciile de comunicații, navigație și supraveghere (CNS), cu un impact asupra siguranței, care au avut loc pe aeroportul respectiv, împărțit la numărul total de mișcări IFR și VFR efectuate pe aeroportul respectiv.	(c)	Rata pătrunderilor neautorizate pe pistă pe un aeroport calculată ca număr total de pătrunderi neautorizate pe pistă la care au avut o contribuție serviciile de trafic aerian sau serviciile CNS, cu un impact asupra siguranței, care au avut loc pe aeroportul respectiv, împărțit la numărul total de mișcări IFR și VFR efectuate pe aeroportul respectiv.	Compatibil	
(d)	Rata nerespectării distanțelor minime de separare în spațiul aerian în care furnizorul de servicii de navigație aeriană furnizează servicii de trafic aerian, calculată ca număr total de nerespectări ale distanțelor minime de separare la care au avut o contribuție serviciile de trafic aerian sau serviciile CNS, cu un impact asupra siguranței, împărțit la numărul total de ore de zbor controlate în spațiul aerian respectiv.	(d)	Rata nerespectării distanțelor minime de separare în spațiul aerian în care furnizorul de servicii de navigație aeriană furnizează servicii de trafic aerian, calculată ca număr total de nerespectări ale distanțelor minime de separare la care au avut o contribuție serviciile de trafic aerian sau serviciile CNS, cu un impact asupra siguranței, împărțit la numărul total de ore de zbor controlate în spațiul aerian respectiv.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	Indicatorii pentru monitorizare menționați la acest punct se calculează pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.		Indicatorii pentru monitorizare menționați la acest punct se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.	Compatibil	
	În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (a) și (c), „local” înseamnă la nivel de aeroport. În sensul indicatorului prevăzut la litera (b), „local” înseamnă la nivel național. În sensul indicatorului prevăzut la litera (d), „local” înseamnă la nivelul furnizorilor de servicii de navigație aeriană.		În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (a) și (c), „local” înseamnă la nivel de aeroport. În sensul indicatorului prevăzut la litera (b), „local” înseamnă la nivel național. În sensul indicatorului prevăzut la litera (d), „local” înseamnă la nivelul furnizorilor de servicii de navigație aeriană.	Compatibil	
2.	MEDIU	2.	MEDIU	Compatibil	
2.1.	Indicator-cheie de performanță	2.1.	Indicator-cheie de performanță	Compatibil	
	Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale, calculată după cum urmează:		Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale, calculată după cum urmează:	Compatibil	
(a)	comparația dintre lungimea segmentului pe rută al traiectoriei reale stabilite pe baza datelor de supraveghere și distanța parcursă, prin însumarea zborurilor IFR din interiorul spațiului aerian local sau care îl traversează;	(a)	comparația dintre lungimea segmentului pe rută al traiectoriei reale stabilite pe baza datelor de supraveghere și distanța parcursă, prin însumarea zborurilor IFR din interiorul spațiului aerian local sau care îl traversează;	Compatibil	
(b)	„segmentul pe rută” înseamnă distanța de zbor parcursă în afara unui cerc de 40 de mile nautice în jurul aeroporturilor de origine și de destinație;	(b)	„segmentul pe rută” înseamnă distanța de zbor parcursă în afara unui cerc de 40 de mile nautice în jurul aeroporturilor de origine și de destinație;	Compatibil	
(c)	în cazul zborurilor cu plecarea sau sosirea pe un aeroport din afara spațiului aerian local, pentru calcularea acestui indicator se iau în considerare punctele de intrare sau de ieșire din spațiul aerian local;	(c)	în cazul zborurilor cu plecarea sau sosirea pe un aeroport din afara spațiului aerian local, pentru calcularea acestui indicator se iau în considerare punctele de intrare sau de ieșire din spațiul aerian local;	Compatibil	
(d)	în cazul zborurilor cu plecarea sau sosirea pe un aeroport din spațiul aerian local care traversează un spațiu aerian	(d)	în cazul zborurilor cu plecarea sau sosirea pe un aeroport din spațiul aerian local care traversează un spațiu aerian nelocal, pentru calcularea acestui	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	nelocal, pentru calcularea acestui indicator se ia în considerare numai segmentul din spațiul aerian local;		indicator se ia în considerare numai segmentul din spațiul aerian local;		
(e)	„distanța parcursă” este o funcție a poziției punctelor de intrare și ieșire ale zborului în și din spațiul aerian local. Distanța parcursă reprezintă contribuția punctelor respective la distanța ortodromică dintre originea și destinația zborului;	(e)	„distanța parcursă” este o funcție a poziției punctelor de intrare și ieșire ale zborului în și din spațiul aerian local. Distanța parcursă reprezintă contribuția punctelor respective la distanța ortodromică dintre originea și destinația zborului;	Compatibil	
(f)	în sensul acestui indicator, „local” înseamnă la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, în funcție de nivelul la care este stabilit planul de performanță;	(f)	în sensul acestui indicator, „local” înseamnă la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, în funcție de nivelul la care este stabilit planul de performanță;	Compatibil	
(g)	indicatorul se calculează pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință, ca medie. La calcularea acestei medii, cele mai mari zece valori zilnice și cele mai mici zece valori zilnice sunt excluse din calcul.	(g)	indicatorul se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință, ca medie. La calcularea acestei medii, cele mai mari zece valori zilnice și cele mai mici zece valori zilnice sunt excluse din calcul	Compatibil	
2.2.	Indicatori pentru monitorizare	2.2.	Indicatori pentru monitorizare	Compatibil	
(a)	Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei ultimului plan de zbor depus, calculată la nivel local după cum urmează:	(a)	Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei ultimului plan de zbor depus, calculată la nivel local după cum urmează:	Compatibil	
(i)	diferența dintre lungimea segmentului pe rută al traiectoriei ultimului plan de zbor depus și partea corespunzătoare din distanța ortodromică, prin însumarea tuturor zborurilor IFR din interiorul spațiului aerian local sau care îl traversează;	(i)	diferența dintre lungimea segmentului pe rută al traiectoriei ultimului plan de zbor depus și partea corespunzătoare din distanța ortodromică, prin însumarea tuturor zborurilor IFR din interiorul spațiului aerian local sau care îl traversează;	Compatibil	
(ii)	„segmentul pe rută” înseamnă distanța de zbor parcursă în afara unui cerc de 40 de mile nautice în jurul aeroporturilor;	(ii)	„segmentul pe rută” înseamnă distanța de zbor parcursă în afara unui cerc de 40 de mile nautice în jurul aeroporturilor;	Compatibil	
(iii)	în cazul zborurilor cu plecarea de pe sau sosirea pe un aeroport din afara	(iii)	în cazul zborurilor cu plecarea de pe sau sosirea pe un aeroport din afara spațiului aerian local,	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	spațiului aerian local, pentru calcularea acestui indicator se iau în considerare punctele de intrare sau de ieșire din spațiul aerian local;		pentru calcularea acestui indicator se iau în considerare punctele de intrare sau de ieșire din spațiul aerian local;		
(iv)	în cazul zborurilor cu plecarea de pe și sosirea pe un aeroport din spațiul aerian local care traversează un spațiu aerian nelocal, pentru calcularea acestui indicator se ia în considerare numai segmentul din spațiul aerian local;	(iv)	în cazul zborurilor cu plecarea de pe și sosirea pe un aeroport din spațiul aerian local care traversează un spațiu aerian nelocal, pentru calcularea acestui indicator se ia în considerare numai segmentul din spațiul aerian local;	Compatibil	
(v)	se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință, ca medie. La calcularea acestei medii, cele mai mari zece valori zilnice și cele mai mici zece valori zilnice sunt excluse din calcul.	(v)	se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință, ca medie. La calcularea acestei medii, cele mai mari zece valori zilnice și cele mai mici zece valori zilnice sunt excluse din calcul.	Compatibil	
(b)	Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare celei mai scurte traiectorii cu constrângeri, calculată la nivel local după cum urmează:	(b)	Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare celei mai scurte traiectorii cu constrângeri, calculată la nivel local după cum urmează:	Compatibil	
(i)	indicatorul reprezintă diferența dintre lungimea segmentului pe rută al celei mai scurte rute cu constrângeri disponibile pentru planificarea zborului, astfel cum a fost calculată de algoritmi de calcul al traiectoriei și de sistemele de validare a planurilor de zbor ale administratorului de rețea, și distanța parcursă pentru toate zborurile IFR din interiorul spațiului aerian local sau care îl traversează;	(i)	indicatorul reprezintă diferența dintre lungimea segmentului pe rută al celei mai scurte rute cu constrângeri disponibile pentru planificarea zborului, astfel cum a fost calculată de algoritmi de calcul al traiectoriei și de sistemele de validare a planurilor de zbor ale administratorului de rețea, și distanța parcursă pentru toate zborurile IFR din interiorul spațiului aerian local sau care îl traversează;	Compatibil	
(ii)	acest indicator ține cont de restricțiile de spațiu aerian publicate în documentul privind disponibilitatea rutelor emis de administratorul de rețea și de statutul real al rutelor condiționate la momentul ultimului plan de zbor depus;	(ii)	acest indicator ține cont de restricțiile de spațiu aerian publicate în documentul privind disponibilitatea rutelor emis de administratorul de rețea și de statutul real al rutelor condiționate la momentul ultimului plan de zbor depus;	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene		7. Proiectul de act normativ național		8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(iii)	„segmentul pe rută” înseamnă segmentul din afara unui cerc de 40 de mile nautice în jurul aeroporturilor de origine și de destinație;	(iii)	„segmentul pe rută” înseamnă segmentul din afara unui cerc de 40 de mile nautice în jurul aeroporturilor de origine și de destinație;	Compatibil	
(iv)	în cazul zborurilor cu plecarea de pe sau sosirea pe un aeroport din afara spațiului aerian local, pentru calcularea acestui indicator se iau în considerare punctele de intrare sau de ieșire din spațiul aerian local;	(iv)	în cazul zborurilor cu plecarea de pe sau sosirea pe un aeroport din afara spațiului aerian local, pentru calcularea acestui indicator se iau în considerare punctele de intrare sau de ieșire din spațiul aerian local;	Compatibil	
(v)	în cazul zborurilor cu plecarea de pe și sosirea pe un aeroport din spațiul aerian local care traversează un spațiu aerian nelocal, pentru calcularea acestui indicator se ia în considerare numai segmentul din spațiul aerian local;	(v)	în cazul zborurilor cu plecarea de pe și sosirea pe un aeroport din spațiul aerian local care traversează un spațiu aerian nelocal, pentru calcularea acestui indicator se ia în considerare numai segmentul din spațiul aerian local;	Compatibil	
(vi)	„distanța parcursă” este o funcție a poziției punctelor de intrare și ieșire ale zborului în și din spațiul aerian local. Distanța parcursă reprezintă contribuția punctelor respective la distanța ortodromică dintre originea și destinația zborului;	(vi)	„distanța parcursă” este o funcție a poziției punctelor de intrare și ieșire ale zborului în și din spațiul aerian local. Distanța parcursă reprezintă contribuția punctelor respective la distanța ortodromică dintre originea și destinația zborului;	Compatibil	
(vii)	se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință, ca medie. La calcularea acestei medii, cele mai mari zece valori zilnice și cele mai mici zece valori zilnice sunt excluse din calcul.	(vii)	se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință, ca medie. La calcularea acestei medii, cele mai mari zece valori zilnice și cele mai mici zece valori zilnice sunt excluse din calcul.	Compatibil	
(c)	Eficiența zborului vertical corespunzătoare traiectoriei reale dintre punctul superior al urcării și punctul superior al coborârii, calculată după cum urmează:	(c)	Eficiența zborului vertical corespunzătoare traiectoriei reale dintre punctul superior al urcării și punctul superior al coborârii, calculată după cum urmează:	Compatibil	
(i)	acest indicator reprezintă procentul din lungimea traiectoriei reale parcurse în limita a 1 000 ft sub sau la orice altitudine deasupra nivelului de zbor planificat față de ultimul plan de zbor	(i)	acest indicator reprezintă procentul din lungimea traiectoriei reale parcurse în limita a 1 000 ft sub sau la orice altitudine deasupra nivelului de zbor planificat față de ultimul plan de zbor	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	depus, prin însumarea tuturor zborurilor IFR din interiorul spațiului aerian local sau care îl traversează;		însumarea tuturor zborurilor IFR din interiorul spațiului aerian local sau care îl traversează;		
(ii)	indicatorul se calculează ca procent pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.	(ii)	indicatorul se calculează ca procent pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.	Compatibil	
(d)	Timpul suplimentar petrecut în faza de rulare la decolare, calculat la nivel local după cum urmează:	(d)	Timpul suplimentar petrecut în faza de rulare la decolare, calculat la nivel local după cum urmează:	Compatibil	
(i)	diferența dintre timpul efectiv de rulare la decolare și timpul de rulare la decolare de referință;	(i)	diferența dintre timpul efectiv de rulare la decolare și timpul de rulare la decolare de referință;	Compatibil	
(ii)	timpul de rulare la decolare de referință reprezintă timpul optim de tranzit necesar pentru rularea la decolare fără așteptare;	(ii)	timpul de rulare la decolare de referință reprezintă timpul optim de tranzit necesar pentru rularea la decolare fără așteptare;	Compatibil	
(iii)	este exprimat în minute per plecare și se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.	(iii)	este exprimat în minute per plecare și se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.	Compatibil	
(e)	Timpul suplimentar petrecut în faza de rulare la aterizare, calculat la nivel local după cum urmează	(e)	Timpul suplimentar petrecut în faza de rulare la aterizare, calculat la nivel local după cum urmează:	Compatibil	
(i)	diferența dintre timpul efectiv de rulare la aterizare și timpul de rulare la aterizare de referință;	(i)	diferența dintre timpul efectiv de rulare la aterizare și timpul de rulare la aterizare de referință;	Compatibil	
(ii)	timpul de rulare la aterizare de referință reprezintă timpul optim de tranzit necesar pentru rularea la aterizare fără așteptare;	(ii)	timpul de rulare la aterizare de referință reprezintă timpul optim de tranzit necesar pentru rularea la aterizare fără așteptare;	Compatibil	
(iii)	este exprimat în minute per sosire și se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.	(iii)	este exprimat în minute per sosire și se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.	Compatibil	
(f)	Timpul suplimentar petrecut în spațiul aerian terminal, calculat la nivel local după cum urmează:	(f)	Timpul suplimentar petrecut în spațiul aerian terminal, calculat la nivel local după cum urmează:	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

(i)	diferența dintre timpul de tranzit în zona de secvențializare și spațiere a sosirilor (ASMA) și timpul de referință, pe baza timpului de tranzit în ASMA;	(i)	diferența dintre timpul de tranzit în zona de secvențializare și spațiere a sosirilor (ASMA) și timpul de referință, pe baza timpului de tranzit în ASMA;	Compatibil	
(ii)	timpul de referință ASMA reprezintă timpul de tranzit necesar pentru executarea apropierii fără așteptare sau vectorizare;	(ii)	timpul de referință ASMA reprezintă timpul de tranzit necesar pentru executarea apropierii fără așteptare sau vectorizare;	Compatibil	
(iii)	este exprimat în minute per sosire și se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință;	(iii)	este exprimat în minute per sosire și se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință;	Compatibil	
(iv)	ASMA este definită ca un cilindru cu o rază de 40 de mile nautice în jurul Aeropostale de sosire.	(iv)	ASMA este definită ca un cilindru cu o rază de 40 de mile nautice în jurul Aeropostale de sosire.	Compatibil	
(g)	Eficiența zborului vertical corespunzătoare coborârii, calculată la nivel local după cum urmează:	(g)	Eficiența zborului vertical corespunzătoare coborârii, calculată la nivel local după cum urmează:	Compatibil	
(i)	durata zborului orizontal de la punctul superior al coborârii până la aterizare pentru toate zborurile IFR de sosire;	(i)	durata zborului orizontal de la punctul superior al coborârii până la aterizare pentru toate zborurile IFR de sosire;	Compatibil	
(ii)	exprimată ca durata medie a zborului orizontal în secunde per sosire;	(ii)	exprimată ca durata medie a zborului orizontal în secunde per sosire;	Compatibil	
(iii)	se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.	(iii)	se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.	Compatibil	
(h)	Eficiența zborului vertical corespunzătoare urcării, calculată la nivel local după cum urmează:	(h)	Eficiența zborului vertical corespunzătoare urcării, calculată la nivel local după cum urmează:	Compatibil	
(i)	durata zborului orizontal de la decolare până la punctul superior al urcării pentru toate zborurile IFR de plecare;	(i)	durata zborului orizontal de la decolare până la punctul superior al urcării pentru toate zborurile IFR de plecare;	Compatibil	
(ii)	exprimată ca durata medie a zborului orizontal în secunde per plecare;	(ii)	exprimată ca durata medie a zborului orizontal în secunde per plecare;	Compatibil	
(iii)	se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.	(iii)	se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.	Compatibil	
(i)	Utilizarea efectivă a spațiului aerian local rezervat sau segregat, calculată în	(i)	Utilizarea efectivă a unui spațiu aerian rezervat sau segregat, calculată ca raport între timpul	Parțial compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	conformitate cu punctul 2.2 litera (d) din secțiunea 1.		alocat solicitat inițial pentru rezervare sau segregare față de traficul aerian general și timpul alocat final utilizat pentru activitatea care necesită o astfel de segregare sau rezervare. Indicatorul se calculează pentru toate alocările de spațiu aerian notificate administratorului de rețea.		
(j)	Rata de planificare prin intermediul structurilor de spațiu aerian local disponibile, calculată în conformitate cu punctul 2.2 litera (e) din secțiunea 1.	(j)	Rata de planificare prin intermediul structurilor de spațiu aerian disponibile, inclusiv spațiul aerian rezervat sau segregat și rutele condiționate, pentru traficul aerian general, calculată ca raport între aeronavele care depun planuri de zbor prin aceste structuri de spațiu aerian și numărul de aeronave care ar fi putut să planifice zboruri prin structurile respective.	Parțial compatibil	
(k)	Rata de utilizare a structurilor de spațiu aerian local disponibile, calculată în conformitate cu punctul 2.2 litera (f) din secțiunea 1.	(k)	Rata de utilizare a structurilor de spațiu aerian disponibile, inclusiv spațiul aerian rezervat sau segregat și rutele condiționate, de către traficul aerian general, calculată ca raport între aeronavele care efectuează zboruri prin aceste structuri de spațiu aerian și numărul de aeronave care ar fi putut să planifice zboruri prin structurile respective.	Parțial compatibil	
	În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (a), (b) și (c), „local” înseamnă la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, în funcție de nivelul la care este stabilit planul de performanță, inclusiv în cazurile de delegare a responsabilității pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian ca rezultat al acordurilor de colaborare transfrontalieră.		În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (a), (b) și (c), „local” înseamnă la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, în funcție de nivelul la care este stabilit planul de performanță, inclusiv în cazurile de delegare a responsabilității pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian ca rezultat al acordurilor de colaborare transfrontalieră.	compatibil	
	În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (d), (e) și (f), „local” înseamnă la nivelul unui aeroport cu minimum 80 000 de mișcări de transport aerian IFR pe an.		În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (d), (e) și (f), „local” înseamnă la nivelul unui aeroport cu minimum 80 000 de mișcări de transport aerian IFR pe an.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (g) și (h), „local” înseamnă la nivel de aeroport.		În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (g) și (h), „local” înseamnă la nivel de aeroport.	Compatibil	
	În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (i), (j) și (k), „local” înseamnă la nivel național cu o defalcare la nivelul ariei de responsabilitate a centrelor de control regional, inclusiv în cazurile de delegare a responsabilității pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian ca rezultat al acordurilor de colaborare transfrontalieră.		În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (i), (j) și (k), „local” înseamnă la nivel național cu o defalcare la nivelul ariei de responsabilitate a centrelor de control regional, inclusiv în cazurile de delegare a responsabilității pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian ca rezultat al acordurilor de colaborare transfrontalieră.	Compatibil	
3.	CAPACITATE				
3.1.	Indicatori-cheie de performanță	3.1.	Indicatori-cheie de performanță	Compatibil	
(a)	Durata medie, exprimată în minute, a întârzierii ATFM pe rută per zbor imputabilă serviciilor de navigație aeriană, calculată după cum urmează:	(a)	Durata medie, exprimată în minute, a întârzierii ATFM pe rută per zbor imputabilă serviciilor de navigație aeriană, calculată după cum urmează	Compatibil	
(i)	întârzierea ATFM pe rută, calculată în conformitate cu punctul 3.1 din secțiunea 1;	(i)	întârzierea ATFM pe rută este întârzierea calculată de administratorul de rețea, exprimată ca diferența dintre ora de decolare estimată și ora de decolare calculată, alocată de administratorul de rețea;	Compatibil	
(ii)	acest indicator acoperă toate zborurile IFR care traversează spațiul aerian local și toate cauzele de întârzieri ATFM, excluzând evenimentele excepționale; indicatorul acoperă, de asemenea, zborurile IFR care traversează alte spații aeriene, atunci când sunt aplicate corecții de întârziere ca urmare a procesului de ajustare a întârzierilor post-operațiuni coordonat de administratorul de rețea, în cadrul căruia părțile interesate operaționale îl informează pe acesta cu privire la problemele legate de măsurarea,	(ii)	acest indicator acoperă toate zborurile IFR care traversează spațiul aerian local și toate cauzele de întârzieri ATFM, excluzând evenimentele excepționale; indicatorul acoperă, de asemenea, zborurile IFR care traversează alte spații aeriene, atunci când sunt aplicate corecții de întârziere ca urmare a procesului de ajustare a întârzierilor post-operațiuni coordonat de administratorul de rețea, în cadrul căruia părțile interesate operaționale îl informează pe acesta cu privire la problemele legate de măsurarea, clasificarea și atribuirea întârzierilor ATFM;	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	clasificarea și atribuirea întârzierilor ATFM;				
(iii)	se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință;	(iii)	se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință;	Compatibil	
(iv)	pentru monitorizare, valorile calculate pentru acest indicator sunt defalcate la nivel național în cazul în care planul de performanță este stabilit la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian, inclusiv în cazurile de delegare a responsabilității pentru furnizarea de servicii de trafic aerian ca rezultat al acordurilor de colaborare transfrontalieră.	(iv)	pentru monitorizare, valorile calculate pentru acest indicator sunt defalcate la nivel național în cazul în care planul de performanță este stabilit la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian, inclusiv în cazurile de delegare a responsabilității pentru furnizarea de servicii de trafic aerian ca rezultat al acordurilor de colaborare transfrontalieră.	Compatibil	
(b)	Durata medie, exprimată în minute, a întârzierii ATFM la sosire per zbor imputabilă serviciilor de navigație aeriană terminală și aeroportuară, calculată după cum urmează:	(b)	Durata medie, exprimată în minute, a întârzierii ATFM la sosire per zbor imputabilă serviciilor de navigație aeriană terminală și aeroportuară, calculată după cum urmează:	Compatibil	
(i)	întârzierea medie la sosire la aeroportul de destinație cauzată de măsurile de regularizare ATFM per zbor IFR care sosește;	(i)	întârzierea medie la sosire la aeroportul de destinație cauzată de măsurile de regularizare ATFM per zbor IFR care sosește;	Compatibil	
(ii)	acoperă toate zborurile IFR care aterizează la aeroportul de destinație și toate cauzele de întârzieri ATFM, excluzând evenimentele excepționale;	(ii)	acoperă toate zborurile IFR care aterizează la aeroportul de destinație și toate cauzele de întârzieri ATFM, excluzând evenimentele excepționale;	Compatibil	
(iii)	se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință;	(iii)	se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință;	Compatibil	
(iv)	pentru monitorizare, valorile calculate pentru acest indicator sunt defalcate la nivel de aeroport.	(iv)	pentru monitorizare, valorile calculate pentru acest indicator sunt defalcate la nivel de aeroport.	Compatibil	
	În sensul indicatorului prevăzut la litera (a), „local” înseamnă la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, în funcție de nivelul la care este stabilit planul de performanță.		În sensul indicatorului prevăzut la litera (a), „local” înseamnă la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, în funcție de nivelul la care este stabilit planul de	compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	În sensul indicatorului prevăzut la litera (b), „local” înseamnă la nivel național.		performanță. În sensul indicatorului prevăzut la litera (b), „local” înseamnă la nivel național.		
3.2.	Indicatori pentru monitorizare	3.2.	Indicatori pentru monitorizare	Compatibil	
(a)	Procentul de zboruri IFR care își respectă sloturile de plecare ATFM la nivel local calculat pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.	(a)	Procentul de zboruri IFR care își respectă sloturile de plecare ATFM la nivel local calculat pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.	Compatibil	
(b)	Durata medie, exprimată în minute, a întârzierii înainte de plecare generată de controlul traficului aerian per zbor cauzată de restricții la decolare la aeroportul de plecare, calculată la nivel local după cum urmează:	(b)	Durata medie, exprimată în minute, a întârzierii înainte de plecare generată de controlul traficului aerian per zbor cauzată de restricții la decolare la aeroportul de plecare, calculată la nivel local după cum urmează:	Compatibil	
(i)	durata medie a întârzierii înainte de plecare generată de controlul traficului aerian per zbor IFR care pleacă;	(i)	durata medie a întârzierii înainte de plecare generată de controlul traficului aerian per zbor IFR care pleacă;	Compatibil	
(ii)	include toate zborurile IFR care decolează de pe aeroportul de plecare și acoperă întârzierile la pornire cauzate de constrângeri de control al traficului aerian atunci când aeronava este gata să părăsească locul de plecare;	(ii)	include toate zborurile IFR care decolează de pe aeroportul de plecare și acoperă întârzierile la pornire cauzate de constrângeri de control al traficului aerian atunci când aeronava este gata să părăsească locul de plecare;	Compatibil	
(iii)	acest indicator se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.	(iii)	acest indicator se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.	Compatibil	
(c)	Durata medie, exprimată în minute, a întârzierilor la plecare per zbor, indiferent de cauză, calculată la nivel local în conformitate cu punctul 3.2 litera (c) din secțiunea 1.	(c)	Durata medie, exprimată în minute, a întârzierilor la plecare per zbor, indiferent de cauză, calculată la nivel local.	Compatibil	
(d)	Procentul din numărul total de minute de întârziere ATFM pe rută care a avut loc în zilele în care fluxul zilnic a depășit traficul zilnic preconizat, calculat după cum urmează:	(d)	Procentul din numărul total de minute de întârziere ATFM pe rută care a avut loc în zilele în care fluxul zilnic a depășit traficul zilnic preconizat, calculat după cum urmează:	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene		7. Proiectul de act normativ național		8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(i)	întârzierea ATFM pe rută, calculată în conformitate cu punctul 3.1 din secțiunea 1;	(i)	întârzierea ATFM pe rută;	Compatibil	
(ii)	traficul zilnic preconizat se referă la profilul de trafic zilnic (trafic orientativ) calculat de administratorul de rețea în luna ianuarie a fiecărui an;	(ii)	traficul zilnic preconizat se referă la profilul de trafic zilnic (trafic orientativ) calculat de administratorul de rețea în luna ianuarie a fiecărui an;	Compatibil	
(iii)	fluxul de trafic aerian și cererea de trafic sunt măsurate ca intrări zilnice de zboruri IFR în spațiul aerian;	(iii)	fluxul de trafic aerian și cererea de trafic sunt măsurate ca intrări zilnice de zboruri IFR în spațiul aerian;	Compatibil	
(iv)	spațiul aerian este zona de responsabilitate definită pentru calcularea întârzierilor ATFM pe rută.	(iv)	spațiul aerian este zona de responsabilitate definită pentru calcularea întârzierilor ATFM pe rută.	Compatibil	
(e)	Media ponderată anuală a fluxului zilnic maxim, exprimată ca număr de zboruri IFR pe oră, calculată după cum urmează:	(e)	Media ponderată anuală a fluxului zilnic maxim, exprimată ca număr de zboruri IFR pe oră, calculată după cum urmează:	Compatibil	
(i)	fluxul zilnic maxim este o medie aritmetică a numărului de zboruri IFR în timpul celor trei ore ale fiecărei zile cu cel mai mare număr de zboruri;	(i)	fluxul zilnic maxim este o medie aritmetică a numărului de zboruri IFR în timpul celor trei ore ale fiecărei zile cu cel mai mare număr de zboruri;	Compatibil	
(ii)	valoarea utilizată pentru a calcula ponderarea este numărul de zboruri IFR pe zi.	(ii)	valoarea utilizată pentru a calcula ponderarea este numărul de zboruri IFR pe zi.	Compatibil	
	În sensul indicatorului prevăzut la litera (a), „local” înseamnă la nivel național cu o defalcare la nivel de aeroport.		În sensul indicatorului prevăzut la litera (a), „local” înseamnă la nivel național cu o defalcare la nivel de aeroport.	Compatibil	
	În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (b) și (c), „local” înseamnă la nivel de aeroport pentru aeroporturi cu minimum 80 000 de mișcări de transport aerian IFR pe an.		În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (b) și (c), „local” înseamnă la nivel de aeroport pentru aeroporturi cu minimum 80 000 de mișcări de transport aerian IFR pe an.	Compatibil	
	În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (d) și (e), „local” înseamnă la nivelul centrelor de control regional.		În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (d) și (e), „local” înseamnă la nivelul centrelor de control regional.	Compatibil	
4.	RENTABILITATE	4.	RENTABILITATE		
4.1.	Indicatori-cheie de performanță	4.1.	Indicatori-cheie de performanță		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

(a)	DUC pentru serviciile de navigație aeriană de rută, calculat după cum urmează:	(a)	DUC pentru serviciile de navigație aeriană de rută, calculat după cum urmează:	Compatibil	
(i)	raportul dintre costurile determinate pentru serviciile de rută și traficul preconizat în zona tarifară, exprimat în unități de servicii de rută, care se anticipează pentru fiecare an al perioadei de referință la nivel local, așa cum figurează în planurile de performanță;	(i)	raportul dintre costurile determinate pentru serviciile de rută și traficul preconizat în zona tarifară, exprimat în unități de servicii de rută, care se anticipează pentru fiecare an al perioadei de referință la nivel local, așa cum figurează în planurile de performanță;	Compatibil	
(ii)	exprimat în termeni reali și în moneda națională;	(ii)	exprimat în termeni reali și în moneda națională;	Compatibil	
(iii)	se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.	(iii)	se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.	Compatibil	
(b)	DUC pentru serviciile de navigație aeriană terminală, calculat după cum urmează:	(b)	DUC pentru serviciile de navigație aeriană terminală, calculat după cum urmează:	Compatibil	
(i)	raportul dintre costurile determinate și traficul preconizat, exprimat în unități de servicii de navigație aeriană terminală, care se anticipează pentru fiecare an al perioadei de referință la nivel local, așa cum figurează în planurile de performanță;	(i)	raportul dintre costurile determinate și traficul preconizat, exprimat în unități de servicii de navigație aeriană terminală, care se anticipează pentru fiecare an al perioadei de referință la nivel local, așa cum figurează în planurile de performanță;	Compatibil	
(ii)	exprimat în termeni reali și în moneda națională;	(ii)	exprimat în termeni reali și în moneda națională;	Compatibil	
(iii)	se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.	(iii)	se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.	Compatibil	
(c)	În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (a) și (b), „local” înseamnă la nivel de zonă tarifară.	(c)	În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (a) și (b), „local” înseamnă la nivel de zonă tarifară.	Compatibil	
4.2.	Indicator pentru monitorizare	4.2.	Indicator pentru monitorizare	Compatibil	
	Costul unitar real suportat de utilizatori în mod separat pentru serviciile de navigație aeriană de rută și terminală, calculat după cum urmează:		Costul unitar real suportat de utilizatori în mod separat pentru serviciile de navigație aeriană de rută și terminală, calculat după cum urmează:	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene		7. Proiectul de act normativ național		8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a)	o sumă DUC pentru serviciile de navigație aeriană și a ajustărilor în conformitate cu articolul 25 alineatul (2) care rezultă din acel an;	(a)	o sumă DUC pentru serviciile de navigație aeriană care rezultă din acel an;	Compatibil	
(b)	exprimat în termeni nominali și în moneda națională;	(b)	exprimat în termeni nominali și în moneda națională;	Compatibil	
(c)	se calculează pentru nivelul de zonă tarifară pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.	(c)	se calculează pentru nivelul de zonă tarifară pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.	Compatibil	
Secțiunea 3 KPI pentru stabilirea obiectivelor și indicatori pentru monitorizarea <i>funcțiilor de rețea</i>				Prevederi UE neaplicabile	
1.	Toți indicatorii prevăzuți în prezenta secțiune se aplică zonei geografice care intră sub incidența prezentului regulament.			Prevederi UE neaplicabile	
2.	SIGURANȚĂ				
2.1	Indicatori-cheie de performanță				
	Nivelul eficacității managementului siguranței realizat de către administratorul de rețea în conformitate cu punctul 1.1 din secțiunea 1.			Prevederi UE neaplicabile	
2.2.	Indicatori pentru monitorizare			Prevederi UE neaplicabile	
	Măsuri de regularizare ATFM excedentare peste limitele de capacitate ale unui sector declarate de furnizorul de servicii de navigație aeriană în care sunt impuse măsuri de regularizare ATFM, calculate după cum urmează:			Prevederi UE neaplicabile	
(a)	raportul dintre perioada de timp în care numărul de zboruri depășește cu mai mult de 10 % limitele de capacitate ale unui sector declarate de furnizorul de servicii de navigație aeriană în care sunt impuse măsuri de regularizare ATFM și perioada de timp totală în care sunt impuse măsuri de regularizare ATFM,			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	calculat pentru întregul an calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință;				
(b)	în scopul acestui indicator, perioada de timp în care sunt impuse măsuri de regularizare se împarte în segmente orare suprapuse la fiecare interval de 20 de minute.			Prevederi UE neaplicabile	
3.	MEDIU			Prevederi UE neaplicabile	
3.1.	Indicatori-cheie de performanță			Prevederi UE neaplicabile	
	Îmbunătățirea eficienței zborurilor pe rută generată de funcția de configurare a rețelei europene de rute corespunzătoare traiectoriei ultimului plan de zbor depus, exprimată ca punct procentual din variația de la an la an a eficienței zborurilor pe rută corespunzătoare traiectoriei ultimului plan de zbor depus și calculată în conformitate cu punctul 2.2 litera (a) din secțiunea 1.			Prevederi UE neaplicabile	
3.2.	Indicatori pentru monitorizare			Prevederi UE neaplicabile	
	Suma anuală a extinderilor rutelor care rezultă din procedurile CDM ale rețelei și acțiunile centrului de operațiuni al administratorului de rețea pentru întârzierile ATFM pe rută evitate. Extinderile rutelor sunt măsurate în mile nautice ca fiind diferențele dintre distanța traiectoriilor efective după ce zborurile au acceptat propunerile de redirecționare din partea administratorului de rețea și distanța traiectoriilor ultimului plan de zbor depus înainte de acceptarea propunerilor de redirecționare.			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

4.	CAPACITATE			Prevederi UE neaplicabile	
4.1.	Indicatori-cheie de performanță			Prevederi UE neaplicabile	
(a)	Procentul din numărul total de minute inițiale de întârziere ATFM pe rută care a fost evitat ca urmare a procedurilor decizionale în cooperare (CDM) ale rețelei și a acțiunilor centrului de operațiuni al administratorului de rețea. Întârzierea ATFM pe rută evitată se calculează ca diferența dintre întârzierea inițială a zborului IFR fără măsuri și întârzierea ATFM pe rută a zborului respectiv după acțiunile de evitare a întârzierii. Întârzierea ATFM pe rută este calculată în conformitate cu punctul 3.1 din secțiunea 1.			Prevederi UE neaplicabile	
(b)	Procentul din numărul total de minute inițiale de întârziere ATFM la sosire care a fost evitat ca urmare a procedurilor decizionale în cooperare (CDM) ale rețelei și a acțiunilor centrului de operațiuni al administratorului de rețea. Întârzierea ATFM la sosire evitată se calculează ca diferența dintre întârzierea inițială a zborului IFR de sosire fără măsuri și întârzierea ATFM la sosirea pe aeroport a zborului respectiv după acțiunile de evitare a întârzierii. Întârzierea ATFM la sosire este calculată în conformitate cu punctul 3.2 litera (a) din secțiunea 1.			Prevederi UE neaplicabile	
4.2.	Indicatori pentru monitorizare			Prevederi UE neaplicabile	
(a)	Media, pentru un an calendaristic, a numărului zilnic de măsuri de regularizare ATFM care produc			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	individual mai puțin de 200 de minute de întârziere.				
(b)	Media, pentru un an calendaristic, a întârzierilor ATFM pe rută la sfârșit de săptămână, exprimată în minute de întârziere per zbor.			Prevederi UE neaplicabile	
(c)	Procentul anual al tuturor întârzierilor în prima rotație ATFM pentru o preselecție de centre de control regional și aeroporturi cu cel mai mare potențial de reducere a întârzierilor identificate anual de administratorul de rețea, calculat după cum urmează:			Prevederi UE neaplicabile	
(i)	întârzierea ATFM pe rută, calculată în conformitate cu punctul 3.1 din secțiunea 1;			Prevederi UE neaplicabile	
(ii)	atribuirea întârzierii ATFM pe oră se bazează pe ora estimată de intrare în spațiul aerian de rută vizat;			Prevederi UE neaplicabile	
(iii)	întârzierea ATFM la sosire calculată în conformitate cu punctul 3.2 litera (a) din secțiunea 1.			Prevederi UE neaplicabile	
5.	RENTABILITATE			Prevederi UE neaplicabile	
5.1.	Indicatori pentru monitorizare			Prevederi UE neaplicabile	
	Costul unitar pentru executarea sarcinilor administratorului de rețea, calculat după cum urmează:			Prevederi UE neaplicabile	
(a)	raportul dintre costurile reale pentru executarea sarcinilor administratorului de rețea și traficul pe rută, exprimat în unități de servicii de rută, în perioada de referință, la nivelul zonei geografice în care administratorul de rețea își îndeplinește sarcinile necesare pentru executarea funcțiilor de rețea;			Prevederi UE neaplicabile	
(b)	exprimat în euro, în termeni reali;			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

(c)	se calculează pentru tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.			Prevederi UE neaplicabile	
ANEXA II Model pentru planurile de performanță la nivel național sau la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian menționate la articolul 10 alineatul (1)		ANEXA nr.2 Model pentru planul de performanță la nivel național		Parțial compatibil	Exclude prevederile referitoare la FAB
1.	INTRODUCERE	1.	INTRODUCERE		
1.1.	Descrierea situației, inclusiv domeniul de aplicare al planului în ceea ce privește acoperirea geografică și serviciile, lista furnizorilor de servicii de navigație aeriană acoperiți și alte informații generale relevante pentru planul de performanță.	1.1.	Descrierea situației, inclusiv domeniul de aplicare al planului în ceea ce privește acoperirea geografică și serviciile, lista FSNA acoperiți și alte informații generale relevante pentru planul de performanță.	Compatibil	
1.2.	Previziunile de trafic menționate la articolul 10 alineatul (2) literele (f) și (g), exprimate în mișcări IFR și în unități de servicii care stau la baza planului de performanță, întemeiate pe previziunile de bază ale Serviciului de statistică și previziuni al Eurocontrol (STATFOR). În cazul în care previziunile sunt diferite de previziunile de bază ale STATFOR, trebuie documentate motivele care justifică utilizarea unor previziuni diferite menționate la articolul 10 alineatul (2) literele (f) și (g) și o justificare pentru utilizarea acestor previziuni.	1.2.	Previziunile de trafic menționate subpunctele 21.5 și 21.6. exprimate în mișcări IFR și în unități de servicii care stau la baza planului de performanță, întemeiate pe previziunile de bază ale Serviciului de statistică și previziuni al Eurocontrol (STATFOR).	Parțial compatibil	Previziunile vor fi întemeiate pe previziunile de bază ale (STATFOR).
1.3.	Descrierea rezultatelor consultării părților interesate cu privire la proiectul de plan de performanță, inclusiv punctele de acord și de dezacord și motivele dezacordurilor.	1.3.	Descrierea rezultatelor consultării părților interesate cu privire la proiectul de plan de performanță, inclusiv punctele de acord și de dezacord și motivele dezacordurilor.	Compatibil	
1.4.	Lista aeroporturilor cărora li se aplică sistemul de performanță și de tarifare,	1.4.	Lista aeroporturilor cărora li se aplică sistemul de performanță, cu numărul lor mediu de mișcări de transport aerian IFR pe an.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	cu numărul lor mediu de mișcări de transport aerian IFR pe an.				
1.5.	Dacă este cazul, o listă a serviciilor în privința cărora s-a stabilit că sunt furnizate în condiții de piață în conformitate cu articolul 35.			Prevederi UE neaplicabile	
1.6.	În ceea ce privește planurile de performanță adoptate la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, descrierea procesului urmat pentru elaborarea și adoptarea planului de performanță.			Prevederi UE neaplicabile	
1.7.	Precizarea dacă se aplică sau nu sistemul de tarificare simplificat menționat la articolul 34 și, în caz afirmativ, demonstrarea îndeplinirii condițiilor prevăzute la articolul respectiv, precum și o descriere a aplicării sistemului de tarificare simplificat și a domeniului său de aplicare în ceea ce privește zonele tarifare vizate.	1.7.	Precizarea dacă se aplică sau nu sistemul de tarificare simplificat. În caz afirmativ, demonstrarea îndeplinirii condițiilor stabilite pentru sistemul de tarificare simplificat, precum și o descriere a aplicării acestuia și a domeniului său de aplicare în ceea ce privește zonele tarifare vizate.	Parțial compatibil	
2.	INVESTIȚII	2.	INVESTIȚII	Compatibil	
2.1.	Descrierea și justificarea costurilor, a naturii și a beneficiilor investițiilor noi și existente în active fixe planificate pentru perioada de referință.	2.1.	Descrierea și justificarea costurilor, a naturii și a beneficiilor investițiilor noi și existente în active fixe planificate pentru perioada de referință.	Compatibil	
2.2.	Informațiile menționate la punctul 2.1 includ în special:	2.2.	Informațiile menționate la punctul 2.1 includ în special:	Compatibil	
(a)	costurile determinate ale investițiilor noi și existente în ceea ce privește amortizarea, costul capitalului și costul închirierii pe întreaga perioadă de referință și pentru fiecare an calendaristic, în conformitate cu anexa VII;	(a)	costurile determinate ale investițiilor noi și existente în ceea ce privește amortizarea, costul capitalului și costul închirierii pe întreaga perioadă de referință și pentru fiecare an calendaristic,	Compatibil	
(b)	descrierea și justificarea investițiilor majore, inclusiv în ceea ce privește următoarele elemente:	(b)	descrierea și justificarea investițiilor majore, inclusiv în ceea ce privește următoarele elemente:	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

(i)	valoarea totală a fiecărei investiții majore;	(i)	valoarea totală a fiecărei investiții majore;	Compatibil	
(ii)	activul sau activele achiziționate sau dezvoltate;	(ii)	activul sau activele achiziționate sau dezvoltate;	Compatibil	
(iii)	informații privind beneficiul investițiilor pentru utilizatorii spațiului aerian și rezultatele consultării reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian;	(iii)	informații privind beneficiul investițiilor pentru utilizatorii spațiului aerian și rezultatele consultării reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian;	Compatibil	
(iv)	în ceea ce privește investițiile majore în sistemele ATM:	(iv)	în ceea ce privește investițiile majore în sistemele ATM:	Compatibil	
-	o distincție între investițiile în sisteme noi, în restructurarea sistemelor existente și investițiile de înlocuire;	-	o distincție între investițiile în sisteme noi, în restructurarea sistemelor existente și investițiile de înlocuire;	Compatibil	
-	justificarea relevanței fiecărei investiții cu trimitere la Planul general european pentru ATM și la proiectele comune menționate la articolul 15a din Regulamentul (CE) nr. 550/2004;	-	justificarea relevanței fiecărei investiții cu trimitere la Planul general european pentru ATM și la proiectele comune;	Compatibil	
(c)	detalii privind sinergiile realizate la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian sau prin alte inițiative de cooperare transfrontalieră, după caz, în special în ceea ce privește infrastructura comună și achizițiile publice comune.	(c)	detalii privind sinergiile realizate la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian sau prin alte inițiative de cooperare transfrontalieră, după caz, în special în ceea ce privește infrastructura comună și achizițiile publice comune.	Compatibil	
3.	OBIECTIVELE NAȚIONALE DE PERFORMANȚĂ SAU OBIECTIVELE DE PERFORMANȚĂ ALE FAB ȘI MĂSURILE CARE VIZEAZĂ REALIZAREA ACESTORA	3.	OBIECTIVELE NAȚIONALE DE PERFORMANȚĂ SAU OBIECTIVELE DE PERFORMANȚĂ ALE FAB ȘI MĂSURILE CARE VIZEAZĂ REALIZAREA ACESTORA	Compatibil	
3.1.	Obiectivele naționale de performanță sau obiectivele de performanță ale FAB în fiecare domeniu-cheie de performanță, stabilite prin raportare la fiecare indicator-cheie de performanță prevăzut în secțiunea 2 din anexa I și care acoperă fiecare an calendaristic al perioadei de referință.	3.1.	Obiectivele naționale de performanță în fiecare domeniu-cheie de performanță, stabilite prin raportare la fiecare indicator-cheie de performanță prevăzut în Anexa nr.1 la Regulament și care acoperă fiecare an calendaristic al perioadei de referință.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

3.2.	Pentru toate domeniile-cheie de performanță, descrierea măsurilor principale instituite la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian în vederea atingerii obiectivelor de performanță.	3.2.	Pentru toate domeniile-cheie de performanță, descrierea măsurilor principale instituite la nivel național în vederea atingerii obiectivelor de performanță.	Compatibil	
3.3.	Informații suplimentare pentru a justifica obiectivele naționale de performanță sau obiectivele de performanță ale FAB în domeniul-cheie de performanță al rentabilității:	3.3.	Informații suplimentare pentru a justifica obiectivele naționale de performanță în domeniul-cheie de performanță:	Compatibil	
(a)	costurile determinate pentru serviciile de navigație aeriană de rută și de navigație aeriană terminală, stabilite în conformitate cu articolul 15 alineatul (2) literele (a) și (b) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 și cu prezentul regulament, pentru fiecare an al perioadei de referință;	(a)	costurile determinate pentru serviciile de navigație aeriană de rută și de navigație aeriană terminală, stabilite în conformitate cu Regulamentul, pentru fiecare an al perioadei de referință;	Compatibil	
(b)	unitățile de servicii de navigație aeriană de rută și terminală preconizate, pentru fiecare an al perioadei de referință;	(b)	unitățile de servicii de navigație aeriană de rută și terminală preconizate, pentru fiecare an al perioadei de referință;	Compatibil	
(c)	valorile de referință pentru obiectivele de rentabilitate aferente serviciilor de navigație aeriană de rută și terminală menționate la articolul 10 alineatul (2) litera (a) și descrierea și justificarea metodologiei utilizate pentru estimarea valorilor respective pentru fiecare zonă tarifară;	(c)	valorile de referință pentru obiectivele de rentabilitate aferente serviciilor de navigație aeriană de rută și terminală și descrierea și justificarea metodologiei utilizate pentru estimarea valorilor respective;	Compatibil	
(d)	descrierea și justificarea criteriilor și a metodologiei utilizate pentru alocarea costurilor către zonele tarifare și pentru alocarea costurilor între serviciile de navigație aeriană de rută și serviciile de navigație aeriană terminală, în conformitate cu articolul 22 alineatul (5);	(d)	descrierea și justificarea criteriilor și a metodologiei de stabilire a tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană;	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(e) descrierea și justificarea rentabilității capitalului propriu al furnizorilor de servicii de navigație aeriană în cauză, precum și a ratei de îndatorare și a nivelului și structurii bazei de active utilizate pentru a calcula costul capitalului inclus în costurile determinate;	(e) descrierea și justificarea rentabilității capitalului propriu al furnizorilor de servicii de navigație aeriană în cauză, precum și a ratei de îndatorare și a nivelului și structurii bazei de active utilizate pentru a calcula costul capitalului inclus în costurile determinate;	Compatibil	
(f) descrierea și justificarea ipotezelor economice, inclusiv:	(f) descrierea și justificarea ipotezelor economice, inclusiv	Compatibil	
- ipotezele care au stat la baza calculului costurilor pensiilor incluse în costurile determinate, inclusiv o descriere a reglementărilor naționale pertinente privind pensiile și contabilitatea pensiilor pe care s-au bazat ipotezele respective, precum și informații cu privire la posibilele modificări prevăzute ale acestor reglementări;	- ipotezele care au stat la baza calculului costurilor pensiilor incluse în costurile determinate, inclusiv o descriere a reglementărilor naționale pertinente privind pensiile și contabilitatea pensiilor pe care s-au bazat ipotezele respective, precum și informații cu privire la posibilele modificări prevăzute ale acestor reglementări;	Compatibil	
- ipotezele privind rata dobânzii la împrumuturile pentru finanțarea furnizării de servicii de navigație aeriană, inclusiv sumele, durata și alte informații pertinente cu privire la împrumuturi, și o explicație pentru media ponderată a dobânzilor debitoare utilizată pentru a calcula costul capitalului înainte de impozitare și costul capitalului inclus în costurile determinate;	- ipotezele privind rata dobânzii la împrumuturile pentru finanțarea furnizării de servicii de navigație aeriană, inclusiv sumele, durata și alte informații pertinente cu privire la împrumuturi, și o explicație pentru media ponderată a dobânzilor debitoare utilizată pentru a calcula costul capitalului înainte de impozitare și costul capitalului inclus în costurile determinate;	Compatibil	
- doar în scop informativ, previziunile privind inflația bazate pe indicii prețurilor de consum (IPC) al Fondului Monetar Internațional (FMI);	- doar în scop informativ, previziunile privind inflația bazate pe indicii prețurilor de consum (IPC) al Fondului Monetar Internațional (FMI);	Compatibil	
- ajustările care depășesc dispozițiile standardelor internaționale de raportare financiară adoptate de Uniune în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1126/2008 al Comisiei		Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

(g)	descrierea și explicarea ajustărilor care decurg din anii anteriori perioadei de referință;	(g)	descrierea și explicarea ajustărilor care decurg din anii anteriori perioadei de referință;	Compatibil	
(h)	identificarea și clasificarea costurilor determinate referitoare la elementele de cost menționate la articolul 28 alineatul (3);	(h)	identificarea și clasificarea costurilor determinate;	Compatibil	
(i)	dacă este cazul, o descriere a oricărei restructurări semnificative planificate în timpul perioadei de referință;	(i)	dacă este cazul, o descriere a oricărei restructurări semnificative planificate în timpul perioadei de referință;	Compatibil	
(j)	dacă este cazul, costurile de restructurare aprobate din perioadele de referință anterioare care urmează să fie recuperate;	(j)	dacă este cazul, costurile de restructurare aprobate din perioadele de referință anterioare care urmează să fie recuperate;	Compatibil	
(k)	tabelele de raportare și informațiile suplimentare solicitate în anexele VII, IX și XI, care se anexează la planul de performanță.	(k)	tabelele de raportare și informațiile suplimentare care se anexează la planul de performanță.	Compatibil	
3.4.	O defalcare a obiectivelor de performanță stabilite în conformitate cu secțiunea 2 punctul 2.1 și punctul 3.1 litera (a) din anexa I la nivelul fiecărui furnizor individual de servicii de navigație aeriană cărui i se aplică planul de performanță și, în ceea ce privește planurile de performanță stabilite la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, care să reflecte contribuțiile fiecărui furnizor vizat la obiectivele de performanță stabilite la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian.	3.4.	O defalcare a obiectivelor de performanță stabilite la nivelul fiecărui furnizor individual de servicii de navigație aeriană cărui i se aplică planul de performanță și, în ceea ce privește planurile de performanță stabilite la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, care să reflecte contribuțiile fiecărui furnizor vizat la obiectivele de performanță stabilite la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian.	Compatibil	
3.5.	Atunci când nu există un obiectiv de performanță la nivelul Uniunii, descrierea și explicarea modului în care obiectivele de performanță naționale	3.5.	Atunci când nu există un obiectiv de performanță la nivelul Cerului Unic European, descrierea și explicarea modului în care obiectivele de performanță naționale contribuie la îmbunătățirea performanțelor rețelei europene ATM.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	sau ale FAB contribuie la îmbunătățirea performanțelor rețelei europene ATM.				
3.6.	Descrierea și explicarea interdependențelor și a compromisurilor dintre domeniile-cheie de performanță, inclusiv ipotezele utilizate pentru evaluarea compromisurilor respective.	3.6.	Descrierea și explicarea interdependențelor și a compromisurilor dintre domeniile-cheie de performanță, inclusiv ipotezele utilizate pentru evaluarea compromisurilor respective.	Compatibil	
4.	INIȚIATIVE <i>TRANSFRONTALIERE</i> ȘI PUNEREA ÎN APLICARE A SESAR	4.	INIȚIATIVE <i>TRANSFRONTALIERE</i> ȘI PUNEREA ÎN APLICARE A SESAR	Compatibil	
4.1.	Descrierea inițiativelor de cooperare transfrontalieră puse în aplicare sau planificate a fi puse în aplicare la nivelul furnizorilor de servicii de navigație aeriană în vederea îmbunătățirii furnizării de servicii de navigație aeriană. Identificarea câștigurilor în materie de performanță aduse de aceste inițiative în diferitele domenii-cheie de performanță.	4.1.	Descrierea inițiativelor de cooperare transfrontalieră puse în aplicare sau planificate a fi puse în aplicare la nivelul furnizorilor de servicii de navigație aeriană în vederea îmbunătățirii furnizării de servicii de navigație aeriană. Identificarea câștigurilor în materie de performanță aduse de aceste inițiative în diferitele domenii-cheie de performanță.	Compatibil	
4.2.	Descrierea progreselor recente și preconizate în ceea ce privește implementarea proiectelor comune SESAR menționate la articolul 15a din Regulamentul (CE) nr. 550/2004, precum și a practicilor de gestionare a schimbărilor în ceea ce privește planurile de tranziție, pentru a reduce la minimum orice impact negativ al schimbărilor asupra performanței rețelei.	4.2.	Descrierea progreselor recente și preconizate în ceea ce privește implementarea proiectelor comune SESAR precum și a practicilor de gestionare a schimbărilor în ceea ce privește planurile de tranziție, pentru a reduce la minimum orice impact negativ al schimbărilor asupra performanței rețelei.	Parțial compatibil	
5.	MECANISME DE ÎMPĂRȚIRE A RISCURILOR ÎN MATERIE DE TRAFIC ȘI SISTEME DE STIMULENTE			Prevederi UE neaplicabile	
5.1.	Pentru fiecare zonă tarifară vizată, descrierea valorilor definite ale parametrilor de împărțire a riscurilor în			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	materie de trafic aplicabile în conformitate cu articolul 27:				
(a)	identificarea intervalului aplicabil menționat la articolul 27 alineatul (2) și a cheilor de împărțire a riscurilor în materie de trafic menționate la articolul 27 alineatul (3);			Prevederi UE neaplicabile	
(b)	în cazul în care autoritatea națională de supervizare adaptează valorile parametrilor mecanismului de împărțire a riscurilor în materie de trafic menționat la litera (a) în conformitate cu articolul 27 alineatul (5):			Prevederi UE neaplicabile	
(i)	justificarea valorilor definite ale parametrilor de împărțire a riscurilor în materie de trafic;			Prevederi UE neaplicabile	
(ii)	descrierea procesului de consultare a utilizatorilor spațiului aerian și a furnizorilor de servicii de navigație aeriană cu privire la stabilirea valorilor parametrilor de împărțire a riscurilor în materie de trafic și a rezultatului consultării.			Prevederi UE neaplicabile	
5.2.	În ceea ce privește sistemele de stimulente aplicabile în perioada de referință în conformitate cu articolul 11:			Prevederi UE neaplicabile	
(a)	descrierea și justificarea parametrilor sistemului de stimulente definit în conformitate cu articolul 11 alineatul (3), inclusiv valorile-pivot și mecanismul de modulare a acestora, dacă este cazul;			Prevederi UE neaplicabile	
(b)	identificarea furnizorilor de servicii de navigație aeriană și a zonelor tarifare cărora li se aplică sistemele de stimulente;			Prevederi UE neaplicabile	
(c)	dacă este cazul, descrierea sistemelor de stimulente suplimentare menționate la articolul 11 alineatul (4).			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

6.	APLICAREA PLANULUI DE PERFORMANȚĂ	5.	APLICAREA PLANULUI DE PERFORMANȚĂ	Compatibil	
	Descrierea măsurilor care vor fi instituite de autoritățile naționale de supervizare pentru:		Descrierea măsurilor care vor fi instituite de AAC pentru:	Compatibil	
(a)	monitorizarea aplicării planului de performanță;	(a)	monitorizarea aplicării planului de performanță;	Compatibil	
(b)	remedierea situațiilor în care obiectivele nu sunt atinse pe parcursul perioadei de referință.	(b)	remedierea situațiilor în care obiectivele nu sunt atinse pe parcursul perioadei de referință.	Compatibil	
ANEXA III Model pentru planul de performanță <i>al rețelei</i> menționat la articolul 10 alineatul (5)				Prevederi UE neaplicabile	Ține de competența Eurocontrol
1.	INTRODUCERE			Prevederi UE neaplicabile	
1.1.	Descrierea situației, inclusiv domeniul de aplicare al planului de performanță al rețelei, funcțiile rețelei acoperite, rolurile și responsabilitățile și alte informații generale pertinente pentru plan.			Prevederi UE neaplicabile	
1.2.	Descrierea previziunilor privind traficul și a scenariului macroeconomic care stă la baza planului de performanță al rețelei.			Prevederi UE neaplicabile	
1.3.	Descrierea compatibilității planului de performanță al rețelei cu planul strategic al rețelei.			Prevederi UE neaplicabile	
1.4.	Descrierea rezultatelor consultării părților interesate cu privire la proiectul de plan de performanță al rețelei, inclusiv punctele de acord și de dezacord și motivele dezacordurilor, și descrierea rezultatelor consultării consiliului de administrare a rețelei.			Prevederi UE neaplicabile	
2.	VALOAREA ADĂUGATĂ A ADMINISTRATORULUI DE REȚEA			Prevederi UE neaplicabile	
	Domenii de cooperare pentru sprijinirea sarcinilor și a activităților statelor			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	membre, ale blocurilor funcționale de spațiu aerian, ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, ale aeroporturilor și ale utilizatorilor civili și militari ai spațiului aerian.				
	Descrierea activității administratorului de rețea privind:			Prevederi UE neaplicabile	
(a)	elaborarea și armonizarea conceptelor operaționale regionale și ale rețelei;			Prevederi UE neaplicabile	
(b)	dezvoltarea și armonizarea proiectelor privind spațiul aerian bazate pe prioritățile rețelei, inclusiv a inițiativelor transfrontaliere de configurare a spațiului aerian;			Prevederi UE neaplicabile	
(c)	reducerea utilizării ineficiente a rețelei de rute și a spațiului aerian disponibil;			Prevederi UE neaplicabile	
(d)	dezvoltarea unor procese îmbunătățite de management al spațiului aerian și de management al fluxurilor de trafic aerian și al capacității;			Prevederi UE neaplicabile	
(e)	armonizarea planificării capacității și a măsurării performanței operaționale;			Prevederi UE neaplicabile	
(f)	sprijinirea soluționării problemei deficitului de controlori de trafic aerian din cadrul rețelei;			Prevederi UE neaplicabile	
(g)	consolidarea coordonării zonelor tehnice, inclusiv la nivelul FAB, și abordarea interoperabilității tehnice între sistemele furnizorilor de servicii de navigație aeriană și, în special, cu sistemele administratorului de rețea;			Prevederi UE neaplicabile	
(h)	sprijinul pentru siguranța rețelei și pentru punerea în aplicare, monitorizarea și îmbunătățirea performanțelor locale în materie de siguranță.			Prevederi UE neaplicabile	
3.	OBIECTIVE ȘI MĂSURI DE PERFORMANȚĂ			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

3.1.	Performanța în materie de siguranță a administratorului de rețea			Prevederi UE neaplicabile	
(a)	obiectivul de performanță pentru administratorul de rețea în ceea ce privește eficacitatea managementului siguranței.			Prevederi UE neaplicabile	
(b)	descrierea măsurilor instituite de administratorul de rețea pentru a atinge acest obiectiv.			Prevederi UE neaplicabile	
(c)	descrierea măsurilor instituite de administratorul de rețea pentru a aborda problema măsurilor de regularizare ATFM excedentare.			Prevederi UE neaplicabile	
3.2.	Performanța în materie de rentabilitate a administratorului de rețea			Prevederi UE neaplicabile	
(a)	descrierea măsurilor pe care administratorul de rețea le pune în aplicare pentru a-și spori rentabilitatea.			Prevederi UE neaplicabile	
3.3.	Obiective de performanță specifice fiecărei funcții de rețea			Prevederi UE neaplicabile	
(a)	Funcția de configurare a rețelei europene de rute (ERND):			Prevederi UE neaplicabile	
(i)	obiective de performanță pentru indicatorul-cheie de performanță prevăzut la punctul 3.1 din secțiunea 3 din anexa I;			Prevederi UE neaplicabile	
(ii)	descrierea și explicarea măsurilor care vizează atingerea obiectivelor de performanță pentru funcția ERND:			Prevederi UE neaplicabile	
-	măsuri legate de configurarea unei structuri eficiente a spațiului aerian;			Prevederi UE neaplicabile	
-	măsuri legate de îmbunătățirea utilizării spațiului aerian de către părțile interesate operaționale;			Prevederi UE neaplicabile	
-	măsuri legate de optimizarea zborurilor.			Prevederi UE neaplicabile	
(iii)	alte inițiative privind eficiența zborurilor.			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

(b)	Funcția de gestionare a fluxurilor de trafic aerian (ATFM):			Prevederi UE neaplicabile	
(i)	obiective de performanță pentru fiecare indicator-cheie de performanță pertinent prevăzut la punctul 4.1 din secțiunea 3 din anexa I;			Prevederi UE neaplicabile	
(ii)	descrierea și explicarea măsurilor care vizează atingerea obiectivelor de performanță pentru funcția ATFM:			Prevederi UE neaplicabile	
-	inițiativele și acțiunile pentru reducerea întârzierilor ATFM, inclusiv a întârzierilor la sfârșit de săptămână, a întârzierilor generate de condițiile meteorologice, reducerea la minimum a penalităților de zbor individuale, eficiența ATFM, întârzierile în lanț, măsurile de regularizare excedentare;			Prevederi UE neaplicabile	
-	dimensiunea militară a planului.			Prevederi UE neaplicabile	
(iii)	alte inițiative în materie de capacitate.			Prevederi UE neaplicabile	
(c)	Coordonarea funcțiilor privind resursele limitate:			Prevederi UE neaplicabile	
(i)	coordonarea funcției privind frecvențele radio:			Prevederi UE neaplicabile	
-	descrierea sprijinului pentru capacitatea rețelei;			Prevederi UE neaplicabile	
-	descrierea obiectivelor specifice.			Prevederi UE neaplicabile	
(ii)	coordonarea funcției privind codurile de transponder radar:			Prevederi UE neaplicabile	
-	descrierea sprijinului pentru siguranța rețelei;			Prevederi UE neaplicabile	
-	descrierea obiectivelor specifice.			Prevederi UE neaplicabile	
4.	APLICAREA PLANULUI DE PERFORMANȚĂ AL REȚELEI			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	Descrierea măsurilor pe care administratorul de rețea le pune în aplicare pentru:			Prevederi UE neaplicabile	
(a)	sprijinirea monitorizării și a raportării cu privire la aplicarea planului de performanță al rețelei;			Prevederi UE neaplicabile	
(b)	remedierea situațiilor în care obiectivele nu sunt atinse pe parcursul perioadei de referință;			Prevederi UE neaplicabile	
(c)	comunicarea cu autoritățile naționale de supervizare.			Prevederi UE neaplicabile	
ANEXA IV Criterii pentru evaluarea planurilor și a obiectivelor de performanță la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian		Anexa nr.3 Criterii pentru evaluarea planului și a obiectivelor de performanță la nivel național			Exclude prevederile referitoare la FAB
1.	EVALUAREA COERENȚEI OBIECTIVELOR DE PERFORMANȚĂ NAȚIONALE SAU A OBIECTIVELOR DE PERFORMANȚĂ ALE FAB	1.	EVALUAREA COERENȚEI OBIECTIVELOR DE PERFORMANȚĂ NAȚIONALE	Parțial compatibil	Exclude prevederile referitoare la FAB
1.1.	SIGURANȚĂ	1.1.	SIGURANȚĂ	Compatibil	
	Eficacitatea managementului siguranței		Eficacitatea managementului siguranței	Compatibil	
	Coerența obiectivelor de performanță naționale sau a obiectivelor de performanță ale FAB referitoare la nivelul eficacității managementului siguranței cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii, pentru care, pentru fiecare an calendaristic al perioadei de referință, nivelul de eficiență al managementului siguranței este egal sau mai mare decât obiectivele de performanță corespunzătoare de la nivelul Uniunii.		Coerența obiectivelor de performanță naționale referitoare la nivelul eficacității managementului siguranței cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul SES, pentru care, pentru fiecare an calendaristic al perioadei de referință, nivelul de eficiență al managementului siguranței este egal sau mai mare decât obiectivele de performanță corespunzătoare la nivelul SES.	Compatibil	
1.2.	MEDIU	1.2.	MEDIU	Compatibil	
	Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale		Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale	Compatibil	
	Coerența obiectivelor de performanță naționale sau a obiectivelor de		Coerența obiectivelor de performanță naționale cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene		7. Proiectul de act normativ național		8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	performanță ale FAB cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii pentru fiecare an calendaristic al perioadei de referință, prin compararea obiectivelor de performanță naționale sau a obiectivelor de performanță ale FAB cu valorile de referință pentru eficiența zborului orizontal pe rută stabilite în cea mai recentă versiune a planului de îmbunătățire a rețelei europene de rute disponibilă la momentul adoptării obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii.		SES pentru fiecare an calendaristic al perioadei de referință, prin compararea obiectivelor de performanță naționale cu valorile de referință pentru eficiența zborului orizontal pe rută stabilite în cea mai recentă versiune a planului de îmbunătățire a rețelei europene de rute disponibilă la momentul adoptării obiectivelor de performanță la nivelul RM.		
	În sensul prezentului alineat, „valoare de referință pentru eficiența zborului orizontal pe rută” înseamnă valoarea estimată de către administratorul de rețea a eficienței zborului corespunzătoare traiectoriei reale la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, în scopul asigurării îndeplinirii obiectivului la nivelul Uniunii privind eficiența zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale.		În sensul prezentului alineat, „valoare de referință pentru eficiența zborului orizontal pe rută” înseamnă valoarea estimată de către administratorul de rețea a eficienței zborului corespunzătoare traiectoriei reale la nivel național de spațiu aerian, în scopul asigurării îndeplinirii obiectivului la nivelul național, similar celui stabilit la nivelul SES privind eficiența zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale.	Compatibil	
1.3.	CAPACITATE	1.3.	CAPACITATE		
	Întârzierea ATFM medie pe rută per zbor		Întârzierea ATFM medie pe rută per zbor		
	Coerența obiectivelor de performanță naționale sau a obiectivelor de performanță ale FAB cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii pentru fiecare an calendaristic al perioadei de referință, prin compararea obiectivelor de performanță naționale sau a obiectivelor de performanță ale FAB cu valorile de referință stabilite în cea mai recentă versiune a planului de administrare a rețelei disponibilă la		Coerența obiectivelor de performanță naționale cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul SES pentru fiecare an calendaristic al perioadei de referință, prin compararea obiectivelor de performanță naționale cu valorile de referință stabilite în cea mai recentă versiune a planului de administrare a rețelei disponibilă la momentul adoptării obiectivelor de performanță la nivelul Republicii Moldova.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	momentul adoptării obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii.				
1.4.	RENTABILITATE			Prevederi UE incompatibile	
	Costul unitar determinat pentru serviciile de rută			Prevederi UE incompatibile	
(a)	Coerența între tendința costului unitar determinat la nivelul zonei tarifare în perioada de referință și tendința costului unitar determinat la nivelul Uniunii pe parcursul aceleiași perioade, aceste tendințe fiind exprimate ca procent.			Prevederi UE incompatibile	
	În scopul calculării acestor tendințe, se utilizează valorile obiectivelor de performanță aplicabile la nivelul Uniunii și la nivel local și valorile de referință pentru costurile unitare determinate menționate la articolul 9 alineatul (4) litera (a) și la articolul 10 alineatul (2) litera (a).			Prevederi UE incompatibile	
(b)	Coerența între tendința costului unitar determinat la nivelul zonei tarifare pe o perioadă de timp care acoperă atât perioada de referință vizată de planul de performanță, cât și perioada de referință precedentă („tendința costului unitar determinat pe termen lung”), și tendința costului unitar determinat pentru întreaga Uniune pentru aceeași perioadă, tendințele respective fiind exprimate ca procent.			Prevederi UE incompatibile	
	Tendința costului unitar determinat pe termen lung la nivelul zonei tarifare se calculează prin utilizarea costului unitar real la nivelul zonei tarifare pentru anul care precedă începerea perioadei de referință anterioare în cauză.			Prevederi UE incompatibile	
(c)	Coerența nivelului costului unitar determinat: comparație între valoarea			Prevederi UE incompatibile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
de referință pentru costul unitar determinat menționată la articolul 10 alineatul (2) litera (a) la nivelul zonei tarifare în cauză și valoarea medie corespunzătoare a zonelor tarifare în care furnizorii de servicii de navigație aeriană au un mediu economic și operațional similar, definit în conformitate cu articolul 9 alineatul (4) litera (c).			
(d) O abatere de la criteriile menționate la literele (a) - (c) poate fi considerată necesară și proporțională pentru:		Prevederi UE incompatibile	
(i) a permite realizarea obiectivelor de performanță în domeniul-cheie de performanță al capacității stabilite la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, cu condiția ca abaterea de la tendința costului unitar determinat la nivelul Uniunii să se datoreze exclusiv costurilor determinate suplimentare legate de măsurile necesare pentru atingerea obiectivelor de performanță în domeniul-cheie de performanță al capacității; sau		Prevederi UE incompatibile	
(ii) a pune în aplicare măsuri de restructurare care generează costurile de restructurare menționate la articolul 2 punctul (18), cu condiția ca abaterea să se datoreze exclusiv acestor costuri de restructurare și ca planul de performanță să conțină o demonstrație a faptului că măsurile de restructurare în cauză vor aduce un beneficiu financiar net utilizatorilor spațiului aerian cel târziu în perioada de referință ulterioară.		Prevederi UE incompatibile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

2.	REVIZUIREA PROIECTELOR DE PLANURI DE PERFORMANȚĂ	2.	REVIZUIREA PROIECTULUI DE PLAN DE PERFORMANȚĂ	Compatibil	
2.1.	Elemente care fac obiectul revizuirii:	2.1.	Elemente care fac obiectul revizuirii:	Compatibil	
(a)	măsurile adoptate pentru realizarea obiectivelor de performanță naționale sau ale FAB în fiecare domeniu-cheie de performanță, menționate la punctul 3.2 din anexa II;	(a)	măsurile adoptate pentru realizarea obiectivelor de performanță naționale în fiecare domeniu-cheie de performanță, menționate la punctul 3.2 din Anexa nr.2 la Regulament;	Compatibil	
(b)	obiectivele de performanță naționale sau ale FAB în ceea ce privește întârzierea medie ATFM la sosire per zbor;	(b)	obiectivele de performanță naționale în ceea ce privește întârzierea medie ATFM la sosire per zbor;	Compatibil	
(i)	comparație cu nivelul și tendința performanței reale în perioada de referință care precede perioada de referință acoperită de planul de performanță;	(i)	comparație cu nivelul și tendința performanței reale în perioada de referință care precede perioada de referință acoperită de planul de performanță;	Compatibil	
(ii)	la nivel de aeroport, compararea performanțelor cu aeroporturi similare;	(ii)	la nivel de aeroport, compararea performanțelor cu aeroporturi similare;	Compatibil	
(c)	obiective de performanță naționale sau ale FAB privind DUC pentru serviciile de navigație aeriană terminală:	(c)	obiective de performanță naționale privind DUC pentru serviciile de navigație aeriană terminală:	Compatibil	
(i)	comparație cu tendința costului unitar determinat pentru serviciile de rută la nivel local;	(i)	comparație cu tendința costului unitar determinat pentru serviciile de rută la nivel local;	Compatibil	
(ii)	comparație cu nivelul și tendința performanței reale în perioada de referință care precede perioada de referință acoperită de planul de performanță;	(ii)	comparație cu nivelul și tendința performanței reale în perioada de referință care precede perioada de referință acoperită de planul de performanță;	Compatibil	
(iii)	comparație cu nivelul și tendința performanței reale în perioada de referință care precede perioada de referință acoperită de planul de performanță;	(iii)	la nivel de aeroport, compararea performanțelor cu aeroporturi similare;	Compatibil	
(d)	principalii factori și parametri care stau la baza obiectivelor de performanță naționale sau ale FAB sau a	(d)	principalii factori și parametri care stau la baza obiectivelor de performanță naționale sau a performanțelor în domeniul-cheie de performanță al rentabilității	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	performanțelor în domeniul-cheie de performanță al rentabilității:				
(i)	valorile de referință și ipotezele care stau la baza stabilirii costurilor determinate pentru primul an al perioadei de referință, în comparație cu cele mai recente costuri reale disponibile;	(i)	valorile de referință și ipotezele care stau la baza stabilirii costurilor determinate pentru primul an al perioadei de referință, în comparație cu cele mai recente costuri reale disponibile;	Compatibil	
(ii)	previziunile privind traficul utilizate în planul de performanță și, în cazul în care acestea sunt diferite de previziunile de bază ale STATFOR, justificările furnizate;	(ii)	previziunile privind traficul utilizate în planul de performanță și, în cazul în care acestea sunt diferite de previziunile de bază ale STATFOR, justificările furnizate;	Compatibil	
(iii)	costul planificat al capitalului în ceea ce privește nivelul și structura bazei de active reglementate, precum și costul planificat al capitalului înainte de impozitare, inclusiv rata dobânzii debitoare și rentabilitatea capitalului propriu;	(iii)	costul planificat al capitalului în ceea ce privește nivelul și structura bazei de active reglementate, precum și costul planificat al capitalului înainte de impozitare, inclusiv rata dobânzii debitoare și rentabilitatea capitalului propriu;	Compatibil	
(iv)	costurile determinate ale investițiilor noi și existente și justificările furnizate pentru investițiile majore;	(iv)	costurile determinate ale investițiilor noi și existente și justificările furnizate pentru investițiile majore;	Compatibil	
(v)	costurile pensiilor determinate și ipotezele care stau la baza calculării acestora;	(v)	costurile pensiilor determinate și ipotezele care stau la baza calculării acestora;	Compatibil	
(vi)	ipotezele privind rata dobânzii la împrumuturile pentru finanțarea furnizării de servicii de navigație aeriană, inclusiv sumele, durata și alte informații pertinente cu privire la împrumuturi, reconcilierea cu media ponderată a dobânzilor debitoare utilizată pentru a calcula costul capitalului înainte de impozitare și costul capitalului inclus în costurile determinate;	(vi)	ipotezele privind rata dobânzii la împrumuturile pentru finanțarea furnizării de servicii de navigație aeriană, inclusiv sumele, durata și alte informații pertinente cu privire la împrumuturi, reconcilierea cu media ponderată a dobânzilor debitoare utilizată pentru a calcula costul capitalului înainte de impozitare și costul capitalului inclus în costurile determinate;	Compatibil	
(vii)	metodologia utilizată pentru alocarea costurilor între serviciile de navigație	(vii)	metodologia utilizată pentru alocarea costurilor între serviciile de navigație aeriană de rută și	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național		8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
		terminală și justificările oricărei modificări a metodologiei în comparație cu perioada de referință precedentă.		
(e)	valorile parametrilor de împărțire a riscurilor în materie de trafic menționate la articolul 27 alineatele (2) și (3) și, în cazul în care autoritatea națională de supervizare a adaptat valorile pentru acești parametri în conformitate cu articolul 27 alineatul (5), justificările furnizate pentru valorile respective;		Prevederi UE incompatibile	
(f)	sistemul sau sistemele de stimulente menționate la articolul 11;	(f) sistemul sau sistemele de stimulente menționate la punctul 24;	Compatibil	
(g)	beneficiile și sinergiile în materie de performanță aduse de inițiativele de colaborare transfrontalieră, inclusiv de cooperarea la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian sau prin alianțe industriale;		Prevederi UE incompatibile	
(h)	în ceea ce privește aplicarea unui sistem de tarifare simplificat menționat la articolul 34, verificarea îndeplinirii criteriilor menționate la articolul 34 alineatul (2).		Prevederi UE incompatibile	
ANEXA V Criterii de evaluare a proiectului de plan de performanță al rețelei			Prevederi UE neaplicabile	Ține de competența Eurocontrol
(a)	Caracterul complet al proiectului de plan de performanță al rețelei în ceea ce privește elementele necesare pentru evaluarea respectării cerințelor enumerate la articolul 10 alineatul (5) și în anexa III;		Prevederi UE neaplicabile	
(b)	caracterul exhaustiv al acțiunilor întreprinse de administratorul de rețea pentru a contribui la optimizarea rețelei, acoperind acțiunile enumerate la punctul 2 din anexa III;		Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(c) coerența obiectivului referitor la nivelul eficacității managementului siguranței realizat de către administratorul rețelei cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii, pentru care, pentru fiecare an calendaristic al perioadei de referință, nivelul de eficiență al managementului siguranței este egal sau mai mare decât obiectivele de performanță corespunzătoare de la nivelul Uniunii;		Prevederi UE neaplicabile	
(d) măsurile de îmbunătățire a eficienței zborurilor care decurg din funcția de configurare a rețelei europene de rute;		Prevederi UE neaplicabile	
(e) întârzierile ATFM pe rută evitate datorită procedurilor decizionale în cooperare ale rețelei și acțiunilor centrului de operațiuni al administratorului de rețea;		Prevederi UE neaplicabile	
(f) întârzierile ATFM la sosire evitate datorită procedurilor decizionale în cooperare ale rețelei și acțiunilor centrului de operațiuni al administratorului de rețea;		Prevederi UE neaplicabile	
(g) gradul de adecvare a măsurilor menite să îndeplinească obiectivele de performanță pentru funcțiile de rețea, inclusiv relevanța investițiilor și a cheltuielilor de capital în ceea ce privește Planul general european pentru ATM, proiectele comune menționate la articolul 15a din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 și Regulamentul (UE) nr. 409/2013 și, dacă este cazul, planul strategic al rețelei.		Prevederi UE neaplicabile	
ANEXA VI Lista datelor legate de performanță care trebuie <i>furnizate comisiei</i> pentru monitorizarea performanței în		Prevederi UE neaplicabile	Actualmente nu sunt furnizate date Comisiei

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	conformitate cu articolul 36 alineatul (1) și cu articolul 37				
1.	DATE CARE TREBUIE FURNIZATE DE AUTORITĂȚILE NAȚIONALE DE SUPERVIZARE			Prevederi UE neaplicabile	
1.1.	Autoritățile naționale de supervizare se asigură că următoarele date sunt furnizate lunar:			Prevederi UE neaplicabile	
(a)	datele utilizate și calculate de administratorul de rețea, așa cum sunt definite în anexele I și II din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123, inclusiv planuri de zbor pentru traficul aerian general în condiții IFR, rute reale, date de supraveghere bazate pe o frecvență a raportării de 30 de secunde, întârzieri ATFM pe rută și la sosire, excepții de la măsurile de regularizare ATFM, respectarea sloturilor ATFM și frecvența de utilizare a rutelor condiționate;			Prevederi UE neaplicabile	
1.2.	Autoritățile naționale de supervizare se asigură că următoarele date sunt furnizate anual:			Prevederi UE neaplicabile	
(a)	evenimente de siguranță în domeniul ATM;			Prevederi UE neaplicabile	
(b)	informații privind recomandările în materie de siguranță și acțiunile corective întreprinse pe baza analizării sau investigării incidentelor de ATM în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁴⁾ și cu Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului			Prevederi UE neaplicabile	
(c)	informațiile colectate de furnizorii de servicii de navigație aeriană, de administratorii de aeroporturi și de			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	operatorii de transport aerian prin intermediul sistemelor automate de înregistrare a datelor de siguranță, dacă există, cel puțin cu privire la pătrunderile neautorizate pe pistă și la nerespectarea distanțelor minime de separare;				
(d)	tendențele în ceea ce privește cel puțin nerespectarea distanțelor minime de separare și pătrunderile neautorizate pe pistă, la toate unitățile de servicii de trafic aerian;			Prevederi UE neaplicabile	
2.	DATE CARE TREBUIE FURNIZATE DE FURNIZORII DE SERVICII DE NAVIGAȚIE AERIANĂ			Prevederi UE neaplicabile	
2.1.	Furnizorii de servicii de navigație aeriană furnizează anual următoarele date:			Prevederi UE neaplicabile	
(a)	datele menționate în specificația Eurocontrol intitulată „Specificația EUROCONTROL privind dezvoltarea informațiilor economice”, ediția 2.6 din 31 decembrie 2008, cu numărul de referință EUROCONTROL-SPEC-0117 pentru furnizarea de date până în anul 2013 inclusiv și ediția 3.0 din 4 decembrie 2012 pentru furnizarea de date începând cu anul 2014.			Prevederi UE neaplicabile	
	Aceste date se furnizează înainte de data de 15 iulie a anului n + 1, cu excepția prognozelor, care se furnizează până la data de 1 noiembrie a anului n + 1;			Prevederi UE neaplicabile	
(b)	informațiile necesare pentru monitorizarea indicatorilor-cheie de performanță și a indicatorilor pentru monitorizare menționați în anexa I secțiunea 2 punctele 1.1 și 1.2;			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------



	Aceste informații se furnizează înainte de data de 1 februarie a fiecărui an.			Prevederi UE neaplicabile	
(c)	informațiile privind evenimentele de siguranță colectate prin intermediul sistemelor de înregistrare automată a datelor de siguranță, dacă există;			Prevederi UE neaplicabile	
(d)	tendențele în ceea ce privește cel puțin cazurile de nerespectare a distanțelor minime de separare și de pătrundere neautorizată pe pistă la toate unitățile de servicii de trafic aerian atât din rapoartele voluntare, cât și din sistemele de înregistrare automată a datelor de siguranță, dacă există.			Prevederi UE neaplicabile	
2.2.	Furnizorii de servicii de navigație aeriană furnizează datele menționate la articolul 4 la cerere.			Prevederi UE neaplicabile	
3.	DATE CARE TREBUIE FURNIZATE DE ADMINISTRATORII DE AEROPORTURI PENTRU AEROPORTURILE CU MINIMUM 80 000 DE MIȘCĂRI DE TRANSPORT AERIAN IFR PE AN			Prevederi UE neaplicabile	
	Administratorii de aeroporturi trebuie să furnizeze următoarele:			Prevederi UE neaplicabile	
(a)	datele menționate în specificația EUROCONTROL intitulată „Fluxul de date al administratorilor de aeroporturi – Specificațiile datelor”, versiunea 1.0, 2018;			Prevederi UE neaplicabile	
	Aceste date se furnizează lunar.			Prevederi UE neaplicabile	
(b)	informațiile privind evenimentele de siguranță colectate prin intermediul sistemelor de înregistrare automată a datelor de siguranță, dacă există;			Prevederi UE neaplicabile	
	Aceste informații se furnizează anual.			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene		7. Proiectul de act normativ național		8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
4.	DATE CARE TREBUIE FURNIZATE DE COORDONATORII DE AEROPORTURI			Prevederi UE neaplicabile	
	Coordonatorii de aeroporturi furnizează datele menționate la articolul 4 alineatul (8) literele (c) și (d) din Regulamentul (CEE) nr. 95/93 de două ori pe an, în conformitate cu intervalele de timp menționate la articolul 6 din regulamentul respectiv.			Prevederi UE neaplicabile	
5.	DATE CARE TREBUIE FURNIZATE DE UTILIZATORII SPAȚIULUI AERIAN			Prevederi UE neaplicabile	
	Utilizatorii spațiului aerian trebuie să furnizeze următoarele:			Prevederi UE neaplicabile	
(a)	datele menționate în specificația EUROCONTROL intitulată „Fluxul de date al transportatorilor aerieni – Specificațiile datelor”, versiunea 1.0, 2018;			Prevederi UE neaplicabile	
	Aceste date se furnizează lunar.			Prevederi UE neaplicabile	
(b)	informațiile privind evenimentele de siguranță colectate prin intermediul sistemelor de înregistrare automată a datelor de siguranță, dacă există;			Prevederi UE neaplicabile	
	Aceste informații se furnizează anual.			Prevederi UE neaplicabile	
6.	DATE CARE TREBUIE FURNIZATE DE ADMINISTRATORUL DE REȚEA			Prevederi UE neaplicabile	
	Administratorul de rețea furnizează lunar datele necesare pentru monitorizarea indicatorilor-cheie de performanță și a indicatorilor pentru monitorizare menționați în anexa I secțiunea 1 punctele 2 și 3, secțiunea 2 punctele 2 și 3 și secțiunea 3.			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

ANEXA VII Costuri determinate și reale		Anexa nr. 1 la Regulamentul privind instituirea unui sistem de tarifyare pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană			
1.	TABEL DE RAPORTARE PRIVIND COSTURILE TOTALE ȘI COSTURILE UNITARE		1. TABEL DE RAPORTARE PRIVIND COSTURILE TOTALE ȘI COSTURILE UNITARE	Compatibil	
1.1.	Pentru fiecare entitate relevantă care suportă costuri într-o zonă tarifară se completează separat un tabel de raportare privind costurile totale și costurile unitare utilizând modelul din tabelul 1. În plus, se completează un tabel de raportare consolidat utilizând modelul din tabelul 1 care agregă datele de la entitățile relevante pentru zona tarifară.	1.1.	Pentru fiecare entitate relevantă care suportă costuri într-o zonă tarifară se completează separat un tabel de raportare privind costurile totale și costurile unitare utilizând modelul din tabelul 1. În plus, se completează un tabel de raportare consolidat utilizând modelul din tabelul 1 care agregă datele de la entitățile relevante pentru zona tarifară.	Compatibil	
	În ceea ce privește serviciile de navigație aeriană terminală, se completează un tabel de raportare suplimentar privind costurile totale și costurile unitare pentru fiecare aeroport care face obiectul prezentului regulament, utilizând modelul din tabelul 1. În cazul în care statele membre decid să aplice dispozițiile prezentului regulament altor aeroporturi menționate la articolul 1 alineatul (4), costurile acestor aeroporturi pot fi prezentate într-un tabel consolidat, utilizând modelul din tabelul 1, cu excepția costurilor totale menționate la rândul 4.2 din modelul din tabelul 1, care trebuie furnizate separat pentru fiecare aeroport în parte.		În ceea ce privește serviciile de navigație aeriană terminală, se completează un tabel de raportare suplimentar privind costurile totale și costurile unitare pentru fiecare aeroport care face obiectul prezentului regulament, utilizând modelul din tabelul 1. În cazul în care statele membre decid să aplice dispozițiile prezentului regulament altor aeroporturi menționate la pct.5, costurile acestor aeroporturi pot fi prezentate într-un tabel consolidat, utilizând modelul din tabelul 1, cu excepția costurilor totale menționate la rândul 4.2 din modelul din tabelul 1, care trebuie furnizate separat pentru fiecare aeroport în parte.	Compatibil	
	În cazul în care o zonă tarifară cuprinde spațiul aerian al mai multor state membre, se completează un tabel de raportare comun, utilizând modelul din		În cazul în care o zonă tarifară cuprinde spațiul aerian al mai multor state membre, se completează un tabel de raportare comun, utilizând modelul din tabelul 1, în conformitate	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	tabelul 1, în conformitate cu cerințele privind coerența și uniformitatea menționate la articolul 21 alineatul (4).		cu cerințele privind coerența și uniformitatea menționate la pct.13.	
1.2.	Tabelele de raportare privind costurile totale și costurile unitare menționate la punctul 1.1 trebuie completate în cadrul planului de performanță pentru fiecare an calendaristic al perioadei de referință și trebuie, de asemenea, completate anual pentru a raporta costurile reale și numărul real de unități de servicii. Numărul real de unități de servicii se stabilește pe baza cifrelor furnizate de entitatea care facturează și percepe tarifele. Orice diferență față de aceste cifre trebuie justificată în mod corespunzător în informațiile suplimentare.	1.2.	Tabelele de raportare privind costurile totale și costurile unitare menționate la punctul 1.1 trebuie completate în cadrul planului de performanță pentru fiecare an calendaristic al perioadei de referință și trebuie, de asemenea, completate anual pentru a raporta costurile reale și numărul real de unități de servicii. Numărul real de unități de servicii se stabilește pe baza cifrelor furnizate de entitatea care facturează și percepe tarifele. Orice diferență față de aceste cifre trebuie justificată în mod corespunzător în informațiile suplimentare.	Compatibil
	Tabelul 1 – Costuri totale și costuri unitare		Tabelul 1 - Costuri totale și costuri unitare	Compatibil
				Compatibil

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

2.	INFORMAȚII SUPLIMENTARE PENTRU TABELELE DE RAPORTARE PRIVIND COSTURILE TOTALE ȘI COSTURILE UNITARE	2.	INFORMAȚII SUPLIMENTARE PENTRU TABELELE DE RAPORTARE PRIVIND COSTURILE TOTALE ȘI COSTURILE UNITARE	Compatibil	
2.1.	Se furnizează următoarele informații suplimentare, împreună cu informațiile care trebuie incluse în tabelele de raportare privind costurile totale și costurile unitare menționate la punctul 1.1, înainte de începerea unei perioade de referință, în cadrul planului de performanță:	2.1.	Se furnizează următoarele informații suplimentare, împreună cu informațiile care trebuie incluse în tabelele de raportare privind costurile totale și costurile unitare menționate la punctul 1.1, înainte de începerea unei perioade de referință, în cadrul planului de performanță:	Compatibil	
(a)	descrierea metodologiei utilizate pentru alocarea costurilor instalațiilor sau serviciilor între diferitele servicii de navigație aeriană, pe baza listei instalațiilor și a serviciilor care figurează în planul de navigație aeriană al OACI pentru regiunea Europa (doc. 7754), astfel cum a fost modificată ultima dată, și o descriere a metodologiei utilizate pentru repartizarea acestor costuri între diferitele zone tarifare;	2.1.1.	descrierea metodologiei utilizate pentru alocarea costurilor instalațiilor sau serviciilor între diferitele servicii de navigație aeriană, pe baza listei instalațiilor și a serviciilor care figurează în planul de navigație aeriană al OACI pentru regiunea Europa (doc. 7754), astfel cum a fost modificată ultima dată, și o descriere a metodologiei utilizate pentru repartizarea acestor costuri între diferitele zone tarifare;	Compatibil	
(b)	descrierea metodologiei și a ipotezelor utilizate pentru a stabili costurile serviciilor de navigație aeriană furnizate zborurilor VFR, atunci când se acordă scutiri pentru zborurile VFR în conformitate cu articolul 31 alineatele (3), (4) și (5);	2.1.2.	descrierea metodologiei și a ipotezelor utilizate pentru a stabili costurile serviciilor de navigație aeriană furnizate zborurilor VFR, atunci când se acordă scutiri pentru zborurile VFR în conformitate cu pct.60 - 62;	Compatibil	
(c)	criteriile utilizate pentru alocarea costurilor între serviciile de navigație aeriană terminală și serviciile de navigație aeriană de rută, în conformitate cu articolul 22 alineatul (5);	2.1.3.	criteriile utilizate pentru alocarea costurilor între serviciile de navigație aeriană terminală și serviciile de navigație aeriană de rută, în conformitate cu pct.20;	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile	
(d) defalcarea costurilor serviciilor meteorologice între costuri directe și costuri de sprijinire a instalațiilor și serviciilor meteorologice care răspund, de asemenea, cerințelor meteorologice în general („costuri MET de bază”). Costurile MET de bază includ analizele și prognozele generale, rețelele de observație de suprafață și de altitudine, sistemele de comunicații meteorologice, centrele de prelucrare a datelor și sprijinirea cercetării de bază, a pregătirii și administrării;	2.1.4.	defalcarea costurilor serviciilor meteorologice între costuri directe și costuri de sprijinire a instalațiilor și serviciilor meteorologice care răspund, de asemenea, cerințelor meteorologice în general („costuri MET de bază”). Costurile MET de bază includ analizele și prognozele generale, rețelele de observație de suprafață și de altitudine, sistemele de comunicații meteorologice, centrele de prelucrare a datelor și sprijinirea cercetării de bază, a pregătirii și administrării;	Compatibil	
(e) o descriere a metodologiei utilizate pentru alocarea costurilor meteorologice totale și a costurilor MET de bază menționate la litera (d) pentru aviația civilă și între zonele tarifare;	2.1.5.	o descriere a metodologiei utilizate pentru alocarea costurilor meteorologice totale și a costurilor MET de bază menționate la subpct. 2.1.4. pentru aviația civilă și între zonele tarifare;	Compatibil	
(f) pentru fiecare entitate, descrierea compoziției fiecărui element al costurilor determinate, în funcție de tip și de serviciu (punctele 1 și 2 din tabelul 1), inclusiv o descriere a principalilor factori care explică variațiile planificate în perioada de referință;	2.1.6.	pentru fiecare entitate, descrierea compoziției fiecărui element al costurilor determinate, în funcție de tip și de serviciu (punctele 1 și 2 din tabelul 1), inclusiv o descriere a principalilor factori care explică variațiile planificate în perioada de referință;	Compatibil	
(g) pentru fiecare entitate, o descriere și o justificare a metodei adoptate pentru calcularea costurilor de amortizare (punctul 1.3 din tabelul 1): costurile istorice sau costurile curente menționate la articolul 22 alineatul (4) al patrulea paragraf și, în cazul în care se utilizează contabilitatea în costuri curente, furnizarea datelor comparabile privind costurile istorice;	2.1.7.	pentru fiecare entitate, o descriere și o justificare a metodei adoptate pentru calcularea costurilor de amortizare (punctul 1.3 din tabelul 1): costurile istorice sau costurile curente menționate la pct.19 și, în cazul în care se utilizează contabilitatea în costuri curente, furnizarea datelor comparabile privind costurile istorice;	Compatibil	
(h) pentru fiecare entitate, descrierea și ipotezele aflate la baza fiecărui element al informațiilor suplimentare (punctul 3	2.1.8.	pentru fiecare entitate, descrierea și ipotezele aflate la baza fiecărui element al informațiilor suplimentare (punctul 3 din tabelul 1), inclusiv o	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	din tabelul 1), inclusiv o descriere a principalilor factori care explică variațiile din perioada de referință;		descriere a principalilor factori care explică variațiile din perioada de referință;		
(i)	pentru fiecare entitate, descrierea ipotezelor utilizate pentru calcularea costului capitalului (punctul 1.4 din tabelul 1), inclusiv structura bazei de active, rentabilitatea capitalurilor proprii, dobânda debitoare medie și partea finanțării bazei de active prin îndatorare și prin capitaluri proprii;	2.1.9.	pentru fiecare entitate, descrierea ipotezelor utilizate pentru calcularea costului capitalului (punctul 1.4 din tabelul 1), inclusiv structura bazei de active, rentabilitatea capitalurilor proprii, dobânda debitoare medie și partea finanțării bazei de active prin îndatorare și prin capitaluri proprii;	Compatibil	
(j)	descrierea costurilor determinate ale proiectelor comune (punctul 3.9 din tabelul 1).	2.1.10.	descrierea costurilor determinate ale proiectelor comune (punctul 3.9 din tabelul 1).	Compatibil	
	Orice modificare adusă literelor (a) - (j) în cursul perioadei de referință se raportează împreună cu informațiile furnizate în conformitate cu punctul 2.2.		Orice modificare adusă subpct. 2.1.1.-2.1.10. în cursul perioadei de referință se raportează împreună cu informațiile furnizate în conformitate cu punctul 2.2.	Compatibil	
2.2.	Se furnizează anual următoarele informații suplimentare, împreună cu informațiile care trebuie incluse în tabelele de raportare privind costurile totale și costurile unitare menționate la punctul 1.1:	2.2.	Se furnizează anual următoarele informații suplimentare, împreună cu informațiile care trebuie incluse în tabelele de raportare privind costurile totale și costurile unitare menționate la punctul 1.1:	Compatibil	
(a)	pentru fiecare entitate și pentru fiecare element de cost, o descriere a costurilor reale raportate și a diferenței dintre aceste costuri și costurile determinate, pentru fiecare an al perioadei de referință;	2.2.1.	pentru fiecare entitate și pentru fiecare element de cost, o descriere a costurilor reale raportate și a diferenței dintre aceste costuri și costurile determinate, pentru fiecare an al perioadei de referință;	Compatibil	
(b)	o descriere a numărului real de unități de servicii raportat și o descriere a eventualelor diferențe dintre unitățile respective și cifrele furnizate de entitatea care facturează și percepe tarifele, precum și a eventualelor diferențe dintre unitățile respective și previziunile incluse în planul de	2.2.2.	o descriere a numărului real de unități de servicii raportat și o descriere a eventualelor diferențe dintre unitățile respective și cifrele furnizate de entitatea care facturează și percepe tarifele, precum și a eventualelor diferențe dintre unitățile respective și previziunile incluse în planul de performanță, pentru fiecare an al perioadei de referință;	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene		7. Proiectul de act normativ național		8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	performanță, pentru fiecare an al perioadei de referință;				
(c)	defalcarea costurilor reale ale proiectelor comune pe fiecare proiect în parte;	2.2.3.	defalcarea costurilor reale ale proiectelor comune pe fiecare proiect în parte;	Compatibil	
(d)	justificarea diferenței dintre costurile determinate și costurile reale ale investițiilor noi și existente ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, precum și a diferenței dintre data planificată și data efectivă de intrare în funcțiune a activelor fixe finanțate prin investițiile respective, pentru fiecare an al perioadei de referință;	2.2.4.	justificarea diferenței dintre costurile determinate și costurile reale ale investițiilor noi și existente ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, precum și a diferenței dintre data planificată și data efectivă de intrare în funcțiune a activelor fixe finanțate prin investițiile respective, pentru fiecare an al perioadei de referință;	Compatibil	
(e)	descrierea proiectelor de investiții adăugate, anulate sau înlocuite în perioada de referință în raport cu proiectele de investiții majore identificate în planul de performanță și aprobate de autoritatea națională de supervizare în conformitate cu articolul 28 alineatul (4).	2.2.5.	descrierea proiectelor de investiții adăugate, anulate sau înlocuite în perioada de referință în raport cu proiectele de investiții majore identificate în planul de performanță și aprobate de autoritatea națională de supervizare în conformitate cu pct.46.	Compatibil	
ANEXA VIII Cerințe pentru calcularea unităților de servicii de navigație aeriană de rută și terminală menționate la articolul 25		Anexa nr.2 CERINȚE PENTRU CALCULAREA UNITĂȚILOR DE SERVICII DE NAVIGAȚIE AERIANĂ DE RUTĂ ȘI TERMINALĂ MENȚIONATE LA CAPITOLUL VII		Compatibil	
1.	Calculul unităților de servicii de navigație aeriană de rută		1. Calculul unităților de servicii de navigație aeriană de rută	Compatibil	
1.1.	Unitățile de servicii de navigație aeriană de rută se calculează ca produsul dintre factorul „distanță” și factorul „greutate” pentru zborul în cauză. Numărul total de unități de servicii de rută cuprinde numărul total de unități de servicii aferente zborurilor IFR, precum și unitățile de servicii	1.1.	Unitățile de servicii de navigație aeriană de rută se calculează ca produsul dintre factorul „distanță” și factorul „greutate” pentru zborul în cauză. Numărul total de unități de servicii de rută cuprinde numărul total de unități de servicii aferente zborurilor IFR, precum și unitățile de servicii aferente zborurilor VFR, în cazul în care	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	afere zborurilor VFR, în cazul în care acestea nu sunt scutite în conformitate cu articolul 31 alineatele (3), (4) și (5).		acestea nu sunt scutite în conformitate cu pct.60-62.		
1.2.	Factorul „distanță” pentru o anumită zonă tarifară se obține prin împărțirea la o sută a numărului care reprezintă distanța ortodromică, exprimată în kilometri, parcursă între aerodromul de plecare din interiorul zonei tarifare sau punctul de intrare în aceasta și aerodromul de sosire din interiorul zonei tarifare sau punctul de ieșire din aceasta, în funcție de ruta reală parcursă, astfel cum este înregistrată de administratorul de rețea.	1.2.	Factorul „distanță” pentru o anumită zonă tarifară se obține prin împărțirea la o sută a numărului care reprezintă distanța ortodromică, exprimată în kilometri, parcursă între aerodromul de plecare din interiorul zonei tarifare sau punctul de intrare în aceasta și aerodromul de sosire din interiorul zonei tarifare sau punctul de ieșire din aceasta, în funcție de ruta reală parcursă, astfel cum este înregistrată de administratorul de rețea.	Compatibil	
	Distanța care se ia în considerare se reduce cu 20 km pentru fiecare decolare și aterizare din zona tarifară.		Distanța care se ia în considerare se reduce cu 20 km pentru fiecare decolare și aterizare din zona tarifară.	Compatibil	
1.3.	Factorul „greutate”, exprimat printr-un număr cu două zecimale, este rădăcina pătrată a numărului obținut prin împărțirea la cincizeci a numărului cu o zecimală care reprezintă greutatea maximă certificată la decolare a aeronavei, exprimată în tone metrice, astfel cum figurează în manualul de zbor al aeronavei.	1.3.	Factorul „greutate”, exprimat printr-un număr cu două zecimale, este rădăcina pătrată a numărului obținut prin împărțirea la cincizeci a numărului cu o zecimală care reprezintă greutatea maximă certificată la decolare a aeronavei, exprimată în tone metrice, astfel cum figurează în manualul de zbor al aeronavei.	Compatibil	
1.4.	Atunci când pentru o aeronavă sunt certificate mai multe greutăți maxime la decolare, se utilizează cea mai mare dintre acestea.	1.4.	Atunci când pentru o aeronavă sunt certificate mai multe greutăți maxime la decolare, se utilizează cea mai mare dintre acestea.	Compatibil	
1.5.	Operatorii de aeronave trebuie să declare organismului responsabil de colectarea tarifelor componența flotei lor și greutatea maximă certificată la decolare a fiecărei aeronave, ori de câte ori are loc o modificare și cel puțin o dată pe an.	1.5.	Operatorii de aeronave trebuie să declare organismului responsabil de colectarea tarifelor componența flotei lor și greutatea maximă certificată la decolare a fiecărei aeronave, ori de câte ori are loc o modificare și cel puțin o dată pe an.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene		7. Proiectul de act normativ național		8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	În cazul în care factorul „greutate” nu este cunoscut, acesta se calculează luând în considerare greutatea celei mai grele aeronave cunoscute de același tip.		În cazul în care factorul „greutate” nu este cunoscut, acesta se calculează luând în considerare greutatea celei mai grele aeronave cunoscute de același tip.		
1.6.	În cazul în care tarifele sunt facturate la nivel regional, statele membre pot adopta modalități comune de aplicare.	1.6.	În cazul în care tarifele sunt facturate la nivel regional, statele membre pot adopta modalități comune de aplicare.	Compatibil	
2.	Calculul unităților de servicii de navigație aeriană terminală	2.	Calculul unităților de servicii de navigație aeriană terminală	Compatibil	
2.1.	Unitatea de servicii de navigație aeriană terminală este egală cu factorul „greutate” pentru aeronava în cauză.	2.1.	Unitatea de servicii de navigație aeriană terminală este egală cu factorul „greutate” pentru aeronava în cauză.	Compatibil	
2.2.	Factorul „greutate”, exprimat ca număr cu două zecimale, este numărul obținut prin împărțirea la cincizeci a numărului care reprezintă cea mai mare greutate maximă certificată la decolare a aeronavei, menționată la punctele 1.3-1.5 din anexa VIII, exprimată în tone metrice și ridicată la puterea 0,7.	2.2.	Factorul „greutate”, exprimat ca număr cu două zecimale, este numărul obținut prin împărțirea la cincizeci a numărului care reprezintă cea mai mare greutate maximă certificată la decolare a aeronavei, menționată la punctele 1.3-1.5, exprimată în tone metrice și ridicată la puterea 0,7.	Compatibil	
ANEXA IX Rate unitare		Anexa nr.3 Rate unitare		Compatibil	
1.	Tabele de raportare privind calculul ratelor unitare	1.	TABELE DE RAPORTARE PRIVIND CALCULUL RATELOR UNITARE	Compatibil	
	Pentru fiecare entitate relevantă care suportă costuri într-o zonă tarifară se completează anual și separat un tabel de raportare privind calculul ratelor unitare utilizând modelul din tabelul 2. În plus, se completează anual un tabel de raportare consolidat utilizând modelul din tabelul 2 care agregă datele de la entitățile relevante pentru zona tarifară.		Pentru fiecare entitate relevantă care suportă costuri într-o zonă tarifară se completează anual și separat un tabel de raportare privind calculul ratelor unitare utilizând modelul din tabelul 2. În plus, se completează anual un tabel de raportare consolidat utilizând modelul din tabelul 2 care agregă datele de la entitățile relevante pentru zona tarifară.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

2.	Tabele de raportare privind informațiile suplimentare referitoare la ajustări	2.	TABELE DE RAPORTARE PRIVIND INFORMAȚIILE SUPPLEMENTARE REFERITOARE LA AJUSTĂRI	Compatibil	
	Pentru fiecare zonă tarifară se completează anual un tabel de raportare consolidat privind informațiile suplimentare referitoare la ajustări, utilizând modelul din tabelul 3.		Pentru fiecare zonă tarifară se completează anual un tabel de raportare consolidat privind informațiile suplimentare referitoare la ajustări, utilizând modelul din tabelul 3.	Compatibil	
3.	Tabele de raportare privind informațiile suplimentare referitoare la proiectele comune și la veniturile obținute din programele de asistență ale uniunii	3.	TABELE DE RAPORTARE PRIVIND INFORMAȚIILE SUPPLEMENTARE REFERITOARE LA PROIECTELE COMUNE ȘI LA VENITURILE OBȚINUTE DIN PROGRAMELE DE ASISTENȚĂ ALE UNIUNII	Compatibil	
	Pentru fiecare zonă tarifară se completează anual, utilizând modelul din tabelul 4, un tabel de raportare consolidat privind informațiile suplimentare referitoare la proiectele comune și la veniturile obținute din programele de asistență ale Uniunii.		Pentru fiecare zonă tarifară se completează anual, utilizând modelul din tabelul 4, un tabel de raportare consolidat privind informațiile suplimentare referitoare la proiectele comune și la veniturile obținute din programele de asistență ale Uniunii.	Compatibil	
	Tabelul 2 Calculul ratei unitare		Tabelul 2 - Calculul ratei unitare	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
----------------------------------	--	-------------------------------------	------------------------

			Compatibil		
4.	Informații suplimentare pentru tabelele de raportare menționate la punctele 1, 2 și 3	4.	INFORMAȚII SUPLIMENTARE PENTRU TABELELE DE RAPORTARE MENȚIONATE LA PUNCTELE 1, 2 ȘI 3	Compatibil	
	Se furnizează următoarele informații suplimentare, împreună cu informațiile care trebuie incluse în tabelele de raportare privind calculul ratei unitare și informațiile suplimentare privind ajustările menționate la punctele 1 și 2:		Se furnizează următoarele informații suplimentare, împreună cu informațiile care trebuie incluse în tabelele de raportare privind calculul ratei unitare și informațiile suplimentare privind ajustările menționate la punctele 1 și 2:	Compatibil	
(a)	descrierea diferitelor zone tarifare și justificarea stabilirii lor, în special în privința zonelor tarifare terminale și a eventualelor subvenții încrucișate între zone tarifare;	4.1.	descrierea diferitelor zone tarifare și justificarea stabilirii lor, în special în privința zonelor tarifare terminale și a eventualelor subvenții încrucișate între zone tarifare;	Compatibil	
(b)	descrierea politicii de acordare a scutiilor și descrierea mijloacelor de finanțare pentru acoperirea costurilor asociate;	4.2.	descrierea politicii de acordare a scutiilor și descrierea mijloacelor de finanțare pentru acoperirea costurilor asociate;	Compatibil	
(c)	descrierea ajustărilor rezultate din mecanismul de împărțire a riscurilor în materie de trafic în conformitate cu articolul 27;	4.3.	descrierea ajustărilor rezultate din mecanismul de împărțire a riscurilor în materie de trafic în conformitate cu Capitolul IX;	Compatibil	
(d)	descrierea diferențelor dintre costurile determinate și costurile reale pentru anul n ca urmare a modificărilor costurilor menționate la articolul 28 alineatul (3), inclusiv descrierea modificărilor menționate la articolul respectiv;	4.4.	descrierea diferențelor dintre costurile determinate și costurile reale pentru anul n ca urmare a modificărilor costurilor menționate la pct.45, inclusiv descrierea modificărilor menționate la articolul respectiv;	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

(e)	descrierea ajustărilor rezultate din modificările neprevăzute ale costurilor în conformitate cu articolul 28 alineatele (3)-(6);	4.5.	descrierea ajustărilor rezultate din modificările neprevăzute ale costurilor în conformitate cu pct.45-48.	Compatibil	
(f)	descrierea celorlalte venituri, dacă este cazul, defalcate pe diferitele categorii menționate la articolul 25 alineatul (3);	4.6.	descrierea celorlalte venituri, dacă este cazul, defalcate pe diferitele categorii menționate la pct.30;	Compatibil	
(g)	descrierea aplicării sistemelor de stimulente financiare menționate la articolul 11 alineatele (3) și (4) în anul n și a avantajelor și dezavantajelor financiare rezultate; descrierea și explicarea modulării tarifelor de navigație aeriană aplicate în anul n în conformitate cu articolul 32, dacă este cazul, și a ajustărilor rezultate.	4.7.	descrierea aplicării sistemelor de stimulente financiare menționate la pct.24 din Regulamentul aprobat prin HG nr.564/2025 în anul n și a avantajelor și dezavantajelor financiare rezultate; descrierea și explicarea modulării tarifelor de navigație aeriană aplicate în anul n în conformitate cu Capitolul XIV, dacă este cazul, și a ajustărilor rezultate.	Compatibil	
(h)	descrierea ajustărilor referitoare la aplicarea temporară a unei rate unitare în temeiul articolului 29 alineatul (5);	4.8.	descrierea ajustărilor referitoare la aplicarea temporară a unei rate unitare în temeiul pct.54;	Compatibil	
(i)	descrierea finanțărilor încrucișate între zonele tarifare de rută sau între zonele tarifare terminale, în conformitate cu articolul 15 alineatul (2) litera (e) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004;	4.9.	descrierea finanțărilor încrucișate între zonele tarifare de rută sau între zonele tarifare terminale, în conformitate cu articolul 15 alineatul (2) litera (e) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004;	Compatibil	
(j)	informații privind aplicarea unei rate unitare mai scăzute în temeiul articolului 29 alineatul (6) decât rata unitară calculată în conformitate cu articolul 25 alineatul (2) și mijloacele de finanțare a diferenței de venituri;	4.10.	informații privind aplicarea unei rate unitare mai scăzute în temeiul pct.55 decât rata unitară calculată în conformitate cu pct.29 și mijloacele de finanțare a diferenței de venituri;	Compatibil	
(k)	informații și defalcarea ajustărilor referitoare la perioadele de referință anterioare care au un impact asupra calculului ratei unitare.	4.11.	informații și defalcarea ajustărilor referitoare la perioadele de referință anterioare care au un impact asupra calculului ratei unitare.	Compatibil	
	Se furnizează următoarele informații suplimentare, împreună cu informațiile care trebuie incluse în tabelele de raportare privind informațiile suplimentare referitoare la proiectele		Se furnizează următoarele informații suplimentare, împreună cu informațiile care trebuie incluse în tabelele de raportare privind informațiile suplimentare referitoare la proiectele	Compatibil	

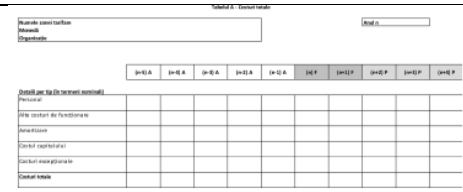
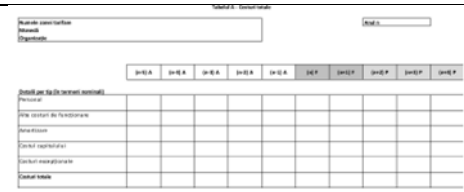
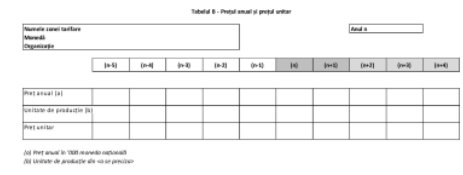
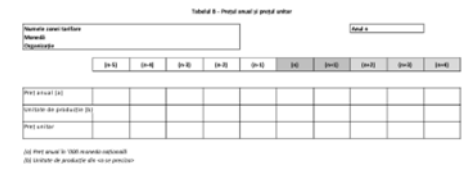
6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	comune și la veniturile obținute din programele de asistență ale Uniunii menționate la punctul 3:		comune și la veniturile obținute din programele de asistență ale Uniunii menționate la punctul 3:		
(1)	informații privind costurile proiectelor comune și ale altor proiecte finanțate, defalcate pe proiecte, și fondurile publice obținute de la autoritățile publice pentru aceste proiecte.	4.12.	informații privind costurile proiectelor comune și ale altor proiecte finanțate, defalcate pe proiecte, și fondurile publice obținute de la autoritățile publice pentru aceste proiecte.	Compatibil	
ANEXA X Criterii pentru a evalua dacă furnizarea serviciilor menționate la articolul 35 alineatul (1) este supusă condițiilor de piață		Anexa nr.4 CRITERII PENTRU A EVALUA DACĂ FURNIZAREA SERVICIILOR MENȚIONATE LA PCT.75 ESTE SUPUSĂ CONDIȚIILOR DE PIAȚĂ		Compatibil	
1.	Măsura în care furnizorii de servicii pot alege în mod liber să ofere sau să retragă furnizarea acestor servicii:	1.	Măsura în care furnizorii de servicii pot alege în mod liber să ofere sau să retragă furnizarea acestor servicii:	Compatibil	
(a)	existența oricărei bariere semnificative de ordin juridic, economic sau de altă natură care ar împiedica un furnizor de servicii să ofere sau să continue să furnizeze aceste servicii;	1.1.	existența oricărei bariere semnificative de ordin juridic, economic sau de altă natură care ar împiedica un furnizor de servicii să ofere sau să continue să furnizeze aceste servicii;	Compatibil	
(b)	sfera de aplicare, durata și valoarea contractelor de servicii;	1.2.	sfera de aplicare, durata și valoarea contractelor de servicii;	Compatibil	
(c)	existența unor proceduri care permit transferul de la operator către o altă parte sau punerea la dispoziția acesteia în alt mod a activelor corporale și necorporale, a drepturilor de proprietate intelectuală și a personalului.	1.3.	existența unor proceduri care permit transferul de la operator către o altă parte sau punerea la dispoziția acesteia în alt mod a activelor corporale și necorporale, a drepturilor de proprietate intelectuală și a personalului.	Compatibil	
2.	Măsura în care există o alegere liberă în ceea ce privește prestatorul de servicii, inclusiv, în cazul aeroporturilor, opțiunea de prestare către sine a serviciilor de navigație aeriană terminală:	2.	Măsura în care există o alegere liberă în ceea ce privește prestatorul de servicii, inclusiv, în cazul aeroporturilor, opțiunea de prestare către sine a serviciilor de navigație aeriană terminală:	Compatibil	
(a)	existența unor bariere juridice, contractuale sau practice care împiedică schimbarea furnizorului de servicii sau, în cazul serviciilor de navigație aeriană terminală, trecerea la prestarea către	2.1	existența unor bariere juridice, contractuale sau practice care împiedică schimbarea furnizorului de servicii sau, în cazul serviciilor de navigație aeriană terminală, trecerea la prestarea către	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	sine a serviciilor de navigație aeriană de către aeroporturi;		a serviciilor de navigație aeriană de către aeroporturi;
(b)	2.2. existența unui proces de consultare pentru a ține seama de opiniile utilizatorilor spațiului aerian atunci când se modifică modalitățile de furnizare a serviciilor.	Compatibil	
3.	3. Măsura în care există fie o structură și o concurență de piață, fie o perspectivă de concurență credibilă:	Compatibil	
(a)	3.1. existența unei proceduri de licitație publică (nu se aplică în cazul prestării către sine);	Compatibil	
(b)	3.2. dovada că și alți furnizori de servicii credibili au posibilitatea de a participa la procedura de licitație și au furnizat servicii în trecut, inclusiv opțiunea de prestare către sine pentru aeroport.	Compatibil	
4.	4. Pentru serviciile de navigație aeriană terminală, măsura în care aeroporturile sunt supuse presiunilor comerciale în privința costurilor sau reglementării bazate pe stimulente:	Compatibil	
(a)	4.1. existența sau inexistența unei concurențe active între aeroporturi pentru atragerea companiilor aeriene;	Compatibil	
(b)	4.2. măsura în care aeroporturile suportă tariful serviciilor de navigație aeriană;	Compatibil	
(c)	4.3. măsura în care aeroporturile funcționează într-un mediu concurențial sau în funcție de stimulente economice destinate să mențină tarifele la un nivel scăzut sau să stimuleze în alt mod reducerea costurilor.	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene		7. Proiectul de act normativ național		8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
5.	Măsura în care un furnizor de servicii de navigație aeriană terminală sau de servicii CNS, MET și AIS sau de servicii de date ATM care furnizează și servicii de navigație aeriană de rută are o contabilitate și o raportare separată.	5.	Măsura în care un furnizor de servicii de navigație aeriană terminală sau de servicii CNS, MET și AIS sau de servicii de date ATM care furnizează și servicii de navigație aeriană de rută are o contabilitate și o raportare separată.	Compatibil	
6.	Pentru serviciile de navigație aeriană terminală, evaluarea prevăzută în prezenta anexă se efectuează pentru fiecare aeroport în parte sau pentru grupuri de aeroporturi.	6.	Pentru serviciile de navigație aeriană terminală, evaluarea prevăzută în prezenta anexă se efectuează pentru fiecare aeroport în parte sau pentru grupuri de aeroporturi.	Compatibil	
ANEXA XI Tabele de raportare în sprijinul bazei de cost și al ratelor unitare care trebuie furnizate comisiei în conformitate cu articolul 35 alineatul (6)		Anexa nr.5 TABELE DE RAPORTARE ÎN SPRIJINUL BAZEI DE COST ȘI AL RATELOR UNITARE CARE TREBUIE FURNIZATE COMISIEI ÎN CONFORMITATE CU PCT.80		Compatibil	
1.	Costurile serviciilor de navigație aeriană	1.	COSTURILE SERVICIILOR DE NAVIGAȚIE AERIANĂ	Compatibil	
1.1.	Tabele de raportare	1.1.	Tabele de raportare	Compatibil	
	În scopul raportării datelor din tabelele A și B, se urmează instrucțiunile de mai jos:		În scopul raportării datelor din tabelele A și B, se urmează instrucțiunile de mai jos:	Compatibil	
(a)	tabelele se completează pentru fiecare zonă tarifară. Prețurile și costurile se stabilesc în monedă națională;	1.1.1.	tabelele se completează pentru fiecare zonă tarifară. Prețurile și costurile se stabilesc în monedă națională;	Compatibil	
(b)	pentru tabelul A, cifrele sunt cele reale pentru perioada cuprinsă între anul (n – 5) și anul (n – 1) și cifrele prevăzute începând cu anul (n);	1.1.2.	pentru tabelul A, cifrele sunt cele reale pentru perioada cuprinsă între anul (n – 5) și anul (n – 1) și cifrele prevăzute începând cu anul (n);	Compatibil	
(c)	pentru tabelul B, prețul anual trebuie să reflecte valoarea contractului. Unitatea de producție luată în considerare pentru a determina valoarea contractului trebuie descrisă și raportată în tabel de către statul membru în cauză. În ceea ce privește serviciile de navigație aeriană terminală, tabelul B se completează separat pentru fiecare aeroport unde serviciile de navigație aeriană sunt	1.1.3.	pentru tabelul B, prețul anual trebuie să reflecte valoarea contractului. Unitatea de producție luată în considerare pentru a determina valoarea contractului trebuie descrisă și raportată în tabel de către statul membru în cauză. În ceea ce privește serviciile de navigație aeriană terminală, tabelul B se completează separat pentru fiecare aeroport unde serviciile de navigație aeriană sunt	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
----------------------------------	--	-------------------------------------	------------------------

	furnizate în condiții de piață în zona tarifară terminală.				
	Tabelul A – Costuri totale		Tabelul A - Costuri totale	Compatibil	
				Compatibil	
	Tabelul B – Prețul anual și prețul unitar		Tabelul B – Prețul anual și prețul unitar	Compatibil	
				Compatibil	
1.2.	Informații suplimentare	1.2.	Informații suplimentare	Compatibil	
	Următoarele informații suplimentare se furnizează împreună cu informațiile care trebuie incluse în tabelele A și B:		Următoarele informații suplimentare se furnizează împreună cu informațiile care trebuie incluse în tabelele A și B:	Compatibil	
(a)	descrierea unității de producție utilizate în tabelul B;	1.2.1.	descrierea unității de producție utilizate în tabelul B;	Compatibil	
(b)	descrierea criteriilor utilizate pentru repartizarea costurilor instalațiilor sau serviciilor între diferitele servicii de navigație aeriană, pe baza listei instalațiilor și a serviciilor care figurează în planul de navigație aeriană al OACI pentru regiunea Europa (doc. 7754);	1.2.2.	descrierea criteriilor utilizate pentru repartizarea costurilor instalațiilor sau serviciilor între diferitele servicii de navigație aeriană, pe baza listei instalațiilor și a serviciilor care figurează în planul de navigație aeriană al OACI pentru regiunea Europa (doc. 7754);	Compatibil	
(c)	descrierea și explicarea diferențelor dintre cifrele prevăzute și cifrele reale pentru anii (n – 5)-(n – 1) în privința tuturor datelor furnizate în tabelele A și B;	1.2.3.	descrierea și explicarea diferențelor dintre cifrele prevăzute și cifrele reale pentru anii (n – 5)-(n – 1) în privința tuturor datelor furnizate în tabelele A și B;	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

(d)	descrierea și explicarea costurilor și investițiilor prevăzute pe cinci ani în raport cu traficul preconizat;	1.2.4.	descrierea și explicarea costurilor și investițiilor prevăzute pe cinci ani în raport cu traficul preconizat;	Compatibil	
(e)	descrierea și explicarea metodei adoptate pentru calculul costurilor de amortizare: costuri istorice sau costuri curente;	1.2.5.	descrierea și explicarea metodei adoptate pentru calculul costurilor de amortizare: costuri istorice sau costuri curente;	Compatibil	
(f)	justificarea costului capitalului, inclusiv elementele bazei de active;	1.2.6.	justificarea costului capitalului, inclusiv elementele bazei de active;	Compatibil	
(g)	descrierea surselor de finanțare a serviciilor de navigație aeriană în cauză pentru fiecare zonă tarifară în care serviciile sunt supuse condițiilor de piață.	1.2.7.	descrierea surselor de finanțare a serviciilor de navigație aeriană în cauză pentru fiecare zonă tarifară în care serviciile sunt supuse condițiilor de piață.	Compatibil	
ANEXA XII Elemente esențiale pentru consultările menționate la articolul 24 alineatul (3) și la articolul 30 alineatul (1)		Anexa nr.6 ELEMENTE ESENȚIALE PENTRU CONSULTĂRILE MENȚIONATE LA pct.26 ȘI LA pct.56		Compatibil	
1.	Consultarea menționată la articolul 24 alineatul (3) se referă în special la următoarele elemente esențiale legate de transparența costurilor:		1. Consultarea menționată la pct.26 se referă în special la următoarele elemente esențiale legate de transparența costurilor:	Compatibil	
(a)	costurile reale suportate în cursul anului precedent și diferența dintre costurile reale și costurile determinate incluse în planul de performanță;	1.1.	costurile reale suportate în cursul anului precedent și diferența dintre costurile reale și costurile determinate incluse în planul de performanță;	Compatibil	
(b)	evoluția costurilor menționate la articolul 28 alineatul (3).	1.2.	evoluția costurilor menționate la pct.45.	Compatibil	
2.	Consultarea menționată la articolul 30 alineatul (1) se referă în special la următoarele elemente esențiale legate de transparența ratelor unitare:	2.	Consultarea menționată la pct.56 se referă în special la următoarele elemente esențiale legate de transparența ratelor unitare:	Compatibil	
(a)	politica tarifară, inclusiv calendarul ajustărilor ratelor unitare și finanțarea încrucișată între zonele tarifare de navigație aeriană terminală;	2.1.	politica tarifară, inclusiv calendarul ajustărilor ratelor unitare și finanțarea încrucișată între zonele tarifare de navigație aeriană terminală;	Compatibil	
(b)	evoluția traficului în comparație cu previziunile privind traficul incluse în planul de performanță;	2.2.	evoluția traficului în comparație cu previziunile privind traficul incluse în planul de performanță;	Compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național		8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	--	------------------------------	-----------------

(c)	aplicarea mecanismului de împărțire a riscurilor în materie de trafic menționat la articolul 27 și a sistemului sau sistemelor de stimulente puse în aplicare în temeiul articolului 11;	2.3.	aplicarea mecanismului de împărțire a riscurilor în materie de trafic menționat la Capitolul IX și a sistemului sau sistemelor de stimulente puse în aplicare în temeiul pct.24 din Regulamentul aprobat prin HG nr.564/2025;	Compatibil	
(d)	dacă este cazul, modificările preconizate ale zonelor tarifare terminale în conformitate cu articolul 21 alineatul (5) litera (a);	2.4.	dacă este cazul, modificările preconizate ale zonelor tarifare terminale în conformitate cu subpct.14.1.;	Compatibil	
(e)	dacă este cazul, serviciile care urmează să fie supuse condițiilor de piață în conformitate cu articolul 35 alineatul (3) litera (b).	2.5.	dacă este cazul, serviciile care urmează să fie supuse condițiilor de piață în conformitate cu subpct.77.2.	Compatibil	
ANEXA XIII Cerințe specifice privind sistemele de stimulente menționate la articolul 11 alineatul (3)					
1.	Modularea valorilor-pivot			Prevederi UE neaplicabile	
1.1.	Pentru serviciile de navigație aeriană de rută			Prevederi UE neaplicabile	
	În cazul în care o autoritate națională de supervizare decide să aplice un mecanism de modulare a valorilor-pivot aferente serviciilor de navigație aeriană de rută în conformitate cu articolul 11 alineatul (3) litera (c) punctul (ii) și litera (g) punctele (iii) și (v), acest mecanism de modulare poate urma unul sau ambele puncte de mai jos:			Prevederi UE neaplicabile	
(a)	să permită luarea în considerare a modificărilor semnificative și neprevăzute ale traficului, caz în care valoarea-pivot pentru anul n se bazează pe valoarea de referință la nivelul fiecărui furnizor de servicii de navigație aeriană începând cu versiunea planului			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	de administrare a rețelei din luna noiembrie a anului n – 1;				
(b)	să limiteze sfera de aplicare a stimulentei pentru a acoperi numai cauzele de întârziere legate de capacitatea ATC, rutarea ATC, personalul ATC, echipamentele ATC, managementul spațiului aerian și evenimentele speciale cu codurile C, R, S, T, M și P din manualul de utilizare ATFCM.			Prevederi UE neaplicabile	
1.2.	Pentru serviciile de navigație aeriană terminală			Prevederi UE neaplicabile	
	În cazul în care o autoritate națională de supervizare decide să aplice un mecanism de modulare a valorilor-pivot aferente serviciilor de navigație aeriană terminală în conformitate cu articolul 11 alineatul (3) litera (c) punctul (ii) și litera (g) punctele (iii) și (v), acest mecanism de modulare poate urma unul sau ambele puncte de mai jos:			Prevederi UE neaplicabile	
(a)	să permită luarea în considerare a modificărilor semnificative și neprevăzute ale traficului, caz în care valoarea-pivot pentru anul n se modulează pe baza unor principii obiective și transparente definite în planul de performanță.			Prevederi UE neaplicabile	
(b)	să limiteze sfera de aplicare a stimulentei pentru a acoperi numai cauzele de întârziere legate de capacitatea ATC, rutarea ATC, personalul ATC, echipamentele ATC, managementul spațiului aerian și evenimentele speciale cu codurile C, R, S, T, M și P din manualul de utilizare ATFCM.			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

2.	Calcularea avantajelor și a dezavantajelor financiare			Prevederi UE neaplicabile	
2.1.	Pentru serviciile de navigație aeriană de rută			Prevederi UE neaplicabile	
(a)	Avantajul financiar menționat la articolul 11 alineatul (3) litera (e) se calculează ca procent din costurile determinate ale anului n și se recuperează de la utilizatorii spațiului aerian printr-o creștere a ratei unitare în anul $n + 2$, dacă abaterea negativă a întârzierii ATFM medii per zbor în anul n față de valoarea-pivot este mai mare în valoare absolută decât limita inferioară a intervalului simetric menționat la articolul 11 alineatul (3) litera (d).			Prevederi UE neaplicabile	
	Procentul costurilor determinate urmează, pornind de la limita inferioară a intervalului simetric până la pragul de alertă menționat la articolul 9 alineatul (4) litera (b) punctul (iii), o scară progresivă, procentul fix maxim urmând să se aplice în cazul în care abaterea negativă a întârzierii ATFM medii per zbor în anul n față de valoarea-pivot este, în valoare absolută, egală sau mai mare decât valoarea pragului de alertă.			Prevederi UE neaplicabile	
(b)	Dezavantajul financiar menționat la articolul 11 alineatul (3) litera (f) se calculează ca procent din costurile determinate ale anului n și se rambursează utilizatorilor spațiului aerian printr-o reducere a ratei unitare în anul $n + 2$, dacă abaterea pozitivă a întârzierii ATFM medii per zbor în anul n față de valoarea-pivot este mai mare în valoare absolută decât limita			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
---------------------------	---------------------------------------	------------------------------	-----------------

	superioară a intervalului simetric menționat la articolul 11 alineatul (3) litera (d).				
	Procentul costurilor determinate urmează, pornind de la limita superioară a intervalului simetric până la pragul de alertă menționat la articolul 9 alineatul (4) litera (b) punctul (iii), o scară progresivă, procentul fix maxim urmând să se aplice în cazul în care abaterea pozitivă a întârzierii ATFM medii per zbor în anul n față de valoarea-pivot este, în valoare absolută, egală sau mai mare decât valoarea pragului de alertă.			Prevederi UE neaplicabile	
2.2.	Pentru serviciile de navigație aeriană terminală			Prevederi UE neaplicabile	
(a)	Avantajul financiar menționat la articolul 11 alineatul (3) litera (e) se calculează ca procent din costurile determinate ale anului n și se recuperează de la utilizatorii spațiului aerian printr-o creștere a ratei unitare în anul n + 2, dacă întârzierea reală ATFM la sosire per zbor în anul n este mai mică decât limita inferioară a intervalului simetric menționat la articolul 11 alineatul (3) litera (d).			Prevederi UE neaplicabile	
	Procentul costurilor determinate urmează, pornind de la limita inferioară a intervalului simetric până la 50 % din valoarea-pivot, o scară progresivă, procentul fix maxim urmând să se aplice în cazul în care întârzierea reală ATFM la sosire per zbor în anul n este egală sau mai mică decât 50 % din valoarea-pivot.			Prevederi UE neaplicabile	
(b)	Dezavantajul financiar menționat la articolul 11 alineatul (3) litera (e) se			Prevederi UE neaplicabile	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<p>calculează ca procent din costurile determinate ale anului n și se rambursează utilizatorilor spațiului aerian printr-o reducere a ratei unitare în anul $n + 2$, dacă întârzierea reală ATFM la sosire per zbor în anul n este mai mare decât limita superioară a intervalului simetric menționat la articolul 11 alineatul (3) litera (d).</p>			
<p>Procentul costurilor determinate urmează, pornind de la limita superioară a intervalului simetric până la 150 % din valoarea-pivot, o scară progresivă, procentul fix maxim urmând să se aplice în cazul în care întârzierea reală ATFM la sosire per zbor în anul n este egală sau mai mare decât 150 % din valoarea-pivot.</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	



Nr. 08-2093 din 22.04.2026

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 hotărâre de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind instituirea unui sistem de tarifare pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană, care urmează a fi examinat 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 hotărâre de Guvern cu privire la aprobarea Regulamentului privind instituirea unui sistem de tarifare pentru serviciile de management al traficului aerian și de navigație aeriană
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
3.	Justificarea depunerii cererii	Proiectul are drept scop asigurarea transpunerii parțiale a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei din 11 februarie 2019, adoptat în temeiul art. 11 alin. (6) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 și al art. 15 alin. (4) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004, în partea referitoare la sistemul de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană.
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului	Acțiunea 180, Capitolul 14. Politica de transport din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025–2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, modificat prin Hotărârea Guvernului nr. 818/2025.

5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	<ul style="list-style-type: none"> - Ministerul Apărării; - Ministerul Afacerilor Interne; - Ministerul Afacerilor Externe; - Serviciul de Informații și Securitate; - Ministerul Finanțelor (inclusiv Serviciul Vamal); - Agenția Proprietății Publice (inclusiv Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, Î.S. „MoldATSA” și Î.S. „Aeroportul Internațional Mărculești”); - Centrul de Armonizare a Legislației.
6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare.
7.	Persoane responsabile de promovarea proiectului	Alexandru Otgon, șef al Direcției politice în domeniul transportului aerian, tel: 022 250 654, e-mail: alexandru.otgon@midr.gov.md .
8.	Anexe	<ol style="list-style-type: none"> 1. Proiectul hotărârii Guvernului; 2. Nota de fundamentare; 3. Tabele de concordanță.
9.	Data și ora depunerii cererii	Conform semnăturii electronice
10.	Semnătura	(semnat electronic)

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA

Ex. Alexandru Otgon, 022-250-654