



Nr. 14/2 - 26 din 05.01.2021

CANCELARIA DE STAT
Grupul de lucru al Comisiei de stat
pentru reglementarea activității de întreprinzător

Prin prezenta, în conformitate Hotărârea Guvernului nr. 23 din 18.01.2019, solicităm efectuarea expertizei asupra Analizei impactului de reglementare la proiectul hotărârii Guvernului „*cu privire la instituirea moratoriului temporar privind aplicarea măsurilor restrictive (suspendarea și/sau revocarea actelor permissive) aferente procesului de supraveghere economică asupra agenților aeronautici certificați în Republica Moldova*”, precum și includerea acestuia în lista proiectelor care urmează a fi examinate în cadrul următoarei ședințe a Grupului.

Anexă:

1. Analiza Impactului de Reglementare (14 file);
2. Nota informativă (3 file);
3. Proiectul HG (2 filă);
4. Tabel de concordanță (16 file).

Secretar de stat

Lupașcu Mihail

Ex. Ana Miron
Tel: 250644

Analiza impactului de reglementare

Titlul analizei impactului:	Hotărârea Guvernului cu privire la instituirea moratorului temporar privind aplicarea măsurilor restrictive (suspendarea și/sau revocarea actelor permissive) aferente procesului de supraveghere economică asupra agenților aeronautici certificați în Republica Moldova
Data:	04.01.2021
Autoritatea administrației publice (autor):	Ministerul Economiei și Infrastructurii
Subdiviziunea:	Serviciul transport aerian
Persoana responsabilă și datele de contact:	Ana MIRON– Șef, Serviciu transport aerian
Compartimentele analizei impactului	
1. Definirea problemei	
<i>a) Determinați clar și concis problema și/sau problemele care urmează să fie soluționate</i>	
Imposibilitatea corespunderii cerințelor de ordin economico – financiar a agenților aeronautici conform cerințelor legale aplicabile în cadrul procesului de supraveghere continuă (pe domeniul economic) efectuat de către autoritatea administrativă de implementare și realizarea a politicilor în domeniul aviației civile - Autoritatea Aeronautică Civile (denumită în continuare AAC), drept urmare a efectelor negative generate de pandemia COVID – 19. În conformitate cu prevederile normative naționale, necorespunderea de ordin economic – financiar constituie temei pentru aplicarea neconformităților, care generează la rândul său, după o anumită perioadă de timp, obligativitatea aplicării de măsuri restrictive precum suspendarea și/sau revocarea certificărilor și autorizațiilor agenților. La moment nefiind incluse anumite excepții și/sau derogări aplicabile în cadrul anumitor situații specifice/exceptionale (stări de urgență).	
<i>b) Descrieți problema, persoanele/entitățile afectate și cele care contribuie la apariția problemei, cu justificarea necesității schimbării situației curente și viitoare, în baza dovezilor și datelor colectate și examinate.</i>	
Efectele pandemiei COVID – 19 s-au răsfrâns la un nivel extrem de negativ asupra tuturor domeniilor economice ale majorității statelor lumii, acest fapt s-a datorat în mare parte atât datorită impredictibilității acesteia, care a generat o scădere bruscă a cererii mai multor servicii, cât și datorită măsurilor de reacție luate de fiecare stat în parte, măsuri în mare parte de izolare și limitare a mobilității persoanelor. Astfel, în mod special, pandemia COVID – 19 a avut și are un impact fără precedent asupra sectorului aviației, care, cel puțin la nivelul Uniunii Europene (denumită în continuare UE), conform comunicărilor oficiale, a diminuat semnificativ nivelul veniturilor, implicit și al lichidităților, care într-un viitor apropiat pot duce la insolvența multor entități aeronautice. La nivelul UE, la începutul lunii aprilie, erau cu peste 90 % mai puține zboruri în întreaga rețea europeană, comparativ cu aceeași perioadă a anului 2019. În luna martie, numărul anularilor de bilete îl depășea cu 4,5 milioane pe cel al noilor rezervări, și asta numai pentru zborurile din interiorul UE. S-a preconizat că, pentru întregul an 2020, cererea din partea pasagerilor va fi cu 35-46 % mai mică decât cea înregistrată în 2019.¹ Aceeași situație a fost atestată și în cazul Republicii Moldova. Conform datelor Autorității Aeronautice Civile (denumită în continuare AAC), până în luna octombrie a anului curent, numărul de pasageri transportați pe calea aerului în/din Republica Moldova s-a redus cu 68%	

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A52020PC0178&qid=1607668044945>

- de la 2036,8 mii pasageri în 2019 la 764 mii pasageri în 2020, fiind efectuate 7836 zboruri, ceea ce reprezintă de 3 ori mai puțin decât în perioada respectivă a anului precedent. Pe lângă transportul de pasageri, restricțiile impuse de pandemia COVID – 19 s-a răsfrânt și asupra transportatorilor cargo, astfel operatorii aerieni naționali, antrenați în misiuni de transport cargo peste hotarele țării au efectuat 6411 zboruri, sau cu 26% mai puține față de anul 2019.

Totodată, precizăm că măsurile impuse de pandemia COVID – 19 și efectele sale negative nu s-au limitat doar la transportatorii aerieni, respectiv, problemele asigurării financiare s-au reflectat inevitabil și asupra agenților aeronautici din activități conexe – servicii aeroportuare, navigație aeriană, deservire la sol (handling), certificare medicală aeronautică, pregătirea personalului navigant.

Astfel, atât la nivel european cât și la nivel național, agenții aeronautici care aveau o situație financiară solidă înainte de pandemia de COVID-19, s-au confruntat și se confruntă în continuare cu probleme semnificative legate de deficit financiar (existența de lichidități).

Pe lângă situația creată de pandemia COVID – 19, conform prevederilor normative naționale, care în mare parte transpun practici și standarde internaționale, activitatea agenților economici în domeniul aviației civile este condiționată de necesitatea corespunderii cu anumite standarde și cerințe, atât de ordin operațional și organizațional, cât și de ordin economic/financiar. Viabilitatea financiară a agentului aeronautic derivă de la imperativul de a dispune de mijloace financiare suficiente pentru acoperirea cheltuielilor operaționale și de capital necesare pentru desfășurarea în siguranță a activității aeronautice. Prin urmare, acest aspect este reglementat ca parte componentă a procesului de certificare/autorizare inițială și prelungire periodică a termenului de valabilitate a certificatului/autorizației eliberate, în cadrul supravegherii/monitorizării continue. În continuare, necorespunderea cu cerințele de ordin economic – financiar prin constatarea unor curențe la capitolul asigurării financiare, și respectiv nerespectării (nemenținerii) condițiilor inițiale de certificare/autorizare, constituie temei legal de aplicare a unor măsuri restrictive (suspendarea și/sau revocarea actelor permissive) față de agenții aeronautici.

Astfel, la moment se creează situația în care pe de o parte agenții aeronautici sunt afectați în mod direct de efectele pandemiei COVID – 19, prin urmare desfășoară un număr semnificativ mai mic de operațiuni aeriene, suferă pierderi financiare majore și implicit nu mai corespund condițiilor cerute în cadrul supravegherii economice, pe de altă parte, cadrul normativ național impune aplicarea de către autoritatea administrativă de implementare și realizarea a politicilor în domeniul aviației civile (AAC) a măsurilor restrictive, precum suspendarea și/sau revocarea certificatelor/autorizațiilor, odată cu constatarea unor curențe de ordin economic/financiar.

Problemele de ordinul financiar, compuse de cadrul normativ specific aplicabil în procesul de supraveghere economică continuă în domeniul aviației civile, inexistența unor excepții temporare adaptate la situațiile de criză, lipsa unor surse de finanțare directă, au creat o presiune extremă, care sporesc riscul ca majoritatea agenților aeronautici să fie impuși să-și oprească activitatea.

La nivel de persoane/entitățile afectate, enumerăm:

- **Furnizorul de Servicii de Navigație Aeriană** – (o entitate);
- **Transportatorii aerieni** (deținători ai unui certificat de operator) – (10 entități);
- **Operatori de aerodrom** – (3 entități);
- **Întreprinderi de deservire la sol** – (7 entități);
- **Organizații de întreținere tehnică** - (11 entități);
- **Centre de medicină aeronautică** - (1 entitate).

c) *Expuneți clar cauzele care au dus la apariția problemei*

Principala cauză care a generat problema descrisă la lit. b) a constituit-o apariția și prezența în continuare a noului coronavirus COVID – 19, care a atins cotele de pandemie, afectând în mod direct domeniul transporturilor aeriene, complementată de cadrul normativ

neadaptat la anumite condiții specifice (fără reglementări derogatorii în cazul efectelor unor situații de urgență).

d) *Descrieți cum a evoluat problema și cum va evolua fără o intervenție*

Lipsa, la etapa incipientă, a unor cunoștințe cuprinzătoare despre caracteristicile virusului, numărul mare de persoane infectate și caracterul impredictibil al evoluției acestui tip de infecție, necesitatea stringentă de a veni cu unele măsuri imediate de răspuns au impus ca fiecare stat în parte să uzeze de drepturile suverane și să aplice un șir de măsuri drastice precum închiderea frontierelor naționale pentru cetățenii străini (cu anumite excepții), impunerea carantinei pentru persoanele care sosesc dintr-o regiune cu un anumită rată de infecție, în unele situații interzicerea tranzitării terestre a țării, aplicarea restricțiilor temporare impuse călătoriiilor cu avionul. Toate aceste acțiuni, cumulat, au generat un șoc major pentru industria aeronautică, atât pe plan mondial, cât și la nivel național, afectând în primul rând capacitatea economică într-un interval foarte scurt.

În circumstanțele excepționale create de pandemia COVID-19, toate întreprinderile din domeniul aviației civile, indiferent de tipul acestora, s-au confruntat cu o lipsă acută de lichidități, ceea ce a afectat solvabilitatea acestor întreprinderi. Totodată, cadrul normativ național care reglementează certificarea/autorizarea activităților în domeniul aviației civile, condiționează dreptul de a activa în ramură inclusiv prin necesitatea menținerii solvabilității, aceasta fiind o măsură asiguratorie întru a preveni eventualele cazuri de renunțare, din lipsă de surse, la proceduri și lucrări tehnologice în detrimentul siguranței zborurilor. Reducerea nivelului de solvabilitate echivalează cu încălcarea prevederilor regulamentare și implică măsuri restrictive din partea entităților de control/ certificare, (suspendare și/sau revocarea permisiunii de a activa). Respectiv, reducerea solvabilității în condițiile normale (neafectate de pandemie) de activitate e privită ca un rezultat asumat în cadrul concurenței loiale.

Dacă în condiții normale, cerințele economice duc o sarcină stimulatorie și motivantă, în condiții de situație excepțională, aceleași cerințe capătă un caracter împovărător și reprezintă un impediment de ordin administrativ în redresarea și susținerea industriei pentru a supraviețui.

Pentru a asigura sustenabilitatea economică măcar pentru o perioadă scurtă de timp, agenții aeronautici au recurs la diferite forme de optimizări a cheltuielilor – înghețarea/stoparea activității, reducerea la minim admisibil a personalului implicat (inclusiv prin acordarea de concedii forțate, cu și fără compensare financiară). În puținele cazuri aceste acțiuni au adus rezultatul dorit – evitarea pierderilor financiare temporare, însă în mare parte specificul operațiunilor aeriene care includ componente de activitate pe bază de arendă de bunuri mobile (operarea sub leasing operațional)², au generat cheltuieli semnificative de plată chiar și în condiții de staționare (plată garantată, în unele cazuri ajunge la câteva sute de mii euro/lună/aeronavă), cheltuieli care nu au putut fi compensate.

Respectiv, pe parcursul anului curent pierderile suportate de agenții aeronautici naționali se cifrează **între 133 – 186 mln. lei trimestrial**, rezultatul pierderilor ramurii, în total pe 9 luni ale anului 2020, a constituit circa **475 mln. lei**. Cu pierderi au terminat perioada respectivă **5 din 10 operatori aerieni, 4 din 7 întreprinderi de deservire la sol, toți operatorii de aerodrom (3 aeroporturi) și unicul furnizor de servicii de trafic aerian, iar o întreprindere de deservire la sol** și-a limitat activitățile la deservirea doar a zborurilor de tip charter.

Astfel, **mai mult de 50% din transportatorii aerieni, 70 % din întreprinderile de deservire la sol, 100 % din operatorii de aerodrom și unicul furnizor de servicii de navigație aeriană sunt pasibili aplicării măsurilor restrictive, implicit să le fie oprită forțat activitatea.**

Lipsa unei intervenții prompte, va impune, în curând, aplicarea prevederilor normative sus - menționate și anume suspendarea și/sau revocarea certificărilor/ autorizațiilor entităților

² Cu toate că leasingul operațional este specific transportorilor aerieni, inactivitatea acestora (transportatorilor aerieni) a afectat toate celelalte domenii de activitate subsecvente unui zbor (întreținerea aeronavei, furnizarea de servicii de navigație aeriană, utilizarea infrastructurii aeroportuare, ș.a.m.d.).

aeronautice. În circumstanțele provocate de pandemia COVID – 19, chiar și o suspendare temporară, va pune în pericol supraviețuirea acestor întreprinderi.

Recent, AAC a respins o cerere de exploatare a rutei aeriene pentru transporturi de pasageri din cauza „neconfirmării documentare a faptului, că solicitantul dispune de resurse suficiente pentru acoperirea cheltuielilor de operare regulată a rutei pe parcursul a 3 luni fără a ține cont de eventualul venit operațional” (RAC-AZ „Autorizația zborurilor” pct.0030(g)), în continuare în decembrie expiră un set de acte permissive, prelungirea cărora va fi examinată sub același aspect și, probabil, cu același rezultat. În așa mod, putem generaliza, că fără o intervenție promptă, activitatea în ramură va fi oprită având la bază motive de ordin administrativ și nu de ordin operațional.

Suspendarea activităților economice a mai bine de jumătate din transportatorii aerieni, și mai ales impunerea suspendării certificatului de furnizor de servicii de navigație aeriană și a certificatelor de operare a tuturor aeroporturilor naționale va bloca practic întreg spectrul de operațiuni aeriene civile. Blocarea activităților aeronautice civile va influența în mod negativ și celelalte ramuri ale economiei naționale, mai ales în situația actuală, unde transportul aerian reprezintă o unica comunicare viabilă pentru a asigura transportul de bunuri de necesitate primară.

Transportul aerian a dobândit de mult timp un caracter interdependent cu celelalte ramuri ale economiei. La nivel internațional, fiecare euro cheltuit în sectorul aviației generează 3 euro la nivelul întregii economii, iar fiecare loc de muncă nou în domeniul aviației creează alte trei în alt sector al economiei.³ Astfel orice limitare a activităților din domeniul aviației civile vor influența în mod direct alte domenii de activitate, în speță turismul (spre exemplu domeniul serviciile turistice au suferit o pierdere de cu 75,3% mai puțin decât în ianuarie-iunie 2019⁴), și alte domenii conectate cu capacitatea de reveni în țară a cetățenilor care desfășoară activități în străinătate și implicit aducerea de capital, reducerea semnificativă a venitului în bugetul de stat de pe urma colectării impozitelor și altor tipuri de taxe aplicate operațiunilor aeriene, ș.a.m.d.

e) *Descrieți cadrul juridic actual aplicabil raporturilor analizate și identificați carențele prevederilor normative în vigoare, identificați documentele de politici și reglementările existente care condiționează intervenția statului.*

Cadrul juridic actual aplicabil raporturilor analizate și carențele prevederilor normative aplicabile:

1. Hotărârea de Guvern nr. 831/2018 cu privire la aprobarea Regulamentului privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene.

Prevederile normative:

ARO. GEN. 302 Supravegherea economică a titularului unui AOC

„4. dovada că operatorul aerian nu deține datorii curente față de alți agenți aeronautici și față de AAC;”

Carențe depistate: lipsa posibilității aplicării unor măsuri derogatorii temporare specifice în condiții speciale (asigurarea nivelului adecvat de siguranță aeronautică) intervenite drept urmare a efectelor unor situații de urgență prelungită.

2. Hotărârea de Guvern nr. 653/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind procedurile administrative referitoare la aerodromuri.

Prevederile normative:

ADR.OR.B.017 Solicitarea prelungirii certificatului

„5) dovada adecvării resurselor pentru operarea aerodromului în conformitate cu cerințele aplicabile, și anume:

(i) planul de dezvoltare al aerodromului pentru un termen de 5 ani;

(ii) raportul financiar auditat pe anul financiar precedent;

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=COM%3A2020%3A0178%3AFIN>

⁴ BNS, Activitatea turistică a agențiilor de turism și turoperatorilor din Republica Moldova în ianuarie-iunie 2020, <https://statistica.gov.md/newsview.php?l=ro&idc=168&id=6736>

(iii) planul de afaceri pentru o perioadă de până la doi ani, conform structurii stabilite de AAC;

(iv) copia contractelor de asigurare pentru răspundere civilă față de terți, care să acopere riscurile aferente operării aerodromului;”

Carențe depistate: lipsa posibilității aplicării unor măsuri derogatorii temporare specifice în condiții speciale (asigurarea nivelului adecvat de siguranță aeronautică) intervenite drept urmare a efectelor unor situații de urgență prelungită.

3. Hotărârea de Guvern nr. 737/2020 cu privire la aprobarea Regulamentului privind cerințele administrative referitoare la anumite categorii de aerodromuri

Prevederile normative:

80. La examinarea chestiunii privind acordarea certificatului, Comisia ia în considerare următoarele criterii:

„2) situația financiară a organizației-solicitant, suficiența mijloacelor de care aceasta dispune pentru asigurarea exploatarei aerodromului în siguranță, precum și perspectivele dezvoltării;”

Carențe depistate: lipsa posibilității aplicării unor măsuri derogatorii temporare specifice în condiții speciale (asigurarea nivelului adecvat de siguranță aeronautică) intervenite drept urmare a efectelor unor situații de urgență prelungită.

4. Alte acte normative de nivelul Reglementărilor Aeronautice Civile:

- Reglementările aeronautice civile RAC-HOC Certificarea întreprinderilor de deservire la sol și a întreprinderilor ce prestează servicii în zonele de securitate cu acces limitat ale aeroporturilor;
- Reglementările aeronautice civile RAC-ANSPC Certificarea furnizorului de servicii de navigație aeriană;
- Reglementările aeronautice civile RAC-APL Autorizarea personalului aeronautic al aviației civile;
- Reglementările aeronautice civile RAC – APL 3, Autorizarea personalului aeronautic;
- Reglementările aeronautice civile RAC – AID Proceduri în domeniul navigabilității;
- Reglementările aeronautice civile RAC-AZ Autorizația zborurilor.

Carențe depistate: lipsa posibilității aplicării unor măsuri derogatorii temporare specifice în condiții speciale (asigurarea nivelului adecvat de siguranță aeronautică) intervenite drept urmare a efectelor unor situații de urgență prelungită.

2. Stabilirea obiectivelor

a) *Expuneți obiectivele (care trebuie să fie legate direct de problemă și cauzele acesteia, formulate cuantificat, măsurabil, fixat în timp și realist)*

Proiectul presupune instituirea moratorului temporar privind aplicarea măsurilor restrictive (suspendarea și/sau revocarea actelor permissive) aferente procesului de supraveghere economică asupra agenților aeronautici certificați în Republica Moldova, iar implementarea acestuia urmărește **susținerea agenților aeronautici prin excluderea factorului de risc de limitare și/sau încetare de desfășurare a activităților drept urmare a factorului administrativ.**

Acest obiectiv are la bază anumite condiționări precum:

- păstrarea unui nivel adecvat de siguranță aeronautică;
- neaplicarea măsurilor derogatorii asupra necesității de a menține asigurarea răspunderii civile a agenților aeronautici față de pasageri, bagaje și părțile terțe;
- neaplicarea măsurilor derogatorii asupra necesității prezentării trimestriale de către agenții aeronautici a informației economice conform art.11 lin. (5) programul de supraveghere continuă din Codul Aerian al Republicii Moldova nr.301/2017.

3. Identificarea opțiunilor

a) <i>Expuneți succint opțiunea „a nu face nimic”, care presupune lipsa de intervenție</i>	
Opțiunea „a nu face nimic” – prevede lipsa intervenției propuse și anume lipsa proiectului Hotărârii de Guvern „cu privire la instituirea moratorului temporar privind aplicarea măsurilor restrictive (suspendarea și/sau revocarea actelor permissive) aferente procesului de supraveghere economică asupra agenților aeronautici certificați în Republica Moldova” Lipsa unei intervenții din partea statului va genera: pe de o parte, AAC, urmând prevederile regulamentare, va aplica măsuri restrictive graduale agenților aeronautici pentru neconformități de ordin economic, ceea ce va crea impedimente în activitatea acestora, până la stoparea activității, fiind vizate majoritatea întreprinderilor din ramură, pe de altă parte, situația în care AAC, urmând obiectivul de menținere a ramurii, nu va aplica măsuri restrictive precum suspendarea și/sau revocarea actelor permissive pentru neconformare economică, având la bază analiza riscurilor ce va confirma păstrarea unui nivel adecvat de siguranță aeronautică, însă încălcând prevederile regulamentare și fiind pasibilă eventualelor sancțiuni.	
b) <i>Expuneți principalele prevederi ale proiectului, cu impact, explicând cum acestea ținesc cauzele problemei, cu indicarea noutăților și întregului spectru de soluții/drepturi/obligații ce se doresc să fie aprobate</i>	
Proiectul Hotărârii de Guvern propune instituirea moratorului temporar privind aplicarea măsurilor restrictive (suspendarea și/sau revocarea actelor permissive) aferente procesului de supraveghere economică asupra agenților aeronautici certificați în Republica Moldova prin aprobarea și aplicarea unor măsuri derogatorii de la prevederile actelor normative de nivelul hotărârilor de Guvern și Reglementărilor aeronautice civile care reglementează obligativitatea suspendării și/sau revocării certificatelor și sau autorizațiilor agenților aeronautici de a corespunde anumitor din cauza anumitor neconformități cu cerințe de ordin economico – financiar. Totodată aceste prevederile derogatorii urmează a fi aplicate cu condiția că siguranța nu este pusă în pericol și există o perspectivă realistă de redresare financiară satisfăcătoare în următoarele 12 luni. Deficitul brusc de lichidități sau chiar neconcordanța nivelului de lichidități cu cerințele reglementate nu presupun din oficiu, la nivel funcțional, incapacitatea de activa și de a menține un nivel adecvat de siguranță aeronautică. Cerințele stabilite în cadrul supravegherii de ordin economic, sunt setate la un nivel mai ridicat decât nivelul critic acceptabil (incapacitatea de a asigura fiabilitatea financiară pentru activitățile menită să mențină un nivel de siguranță aeronautică adecvat). Având la bază aceste constatări, elaborarea și aplicarea unor măsuri derogatorii față de aplicarea măsurilor restrictive menționate anterior, vor crea premise „pasive” se susținere a statului pentru agenții aeronautici, permițând cel puțin pentru o perioadă limitată de timp, ca o bună parte din entitățile vizate, care dau semne de deficiențe financiare (5 din 10 operatori aerieni, 5 din 7 operatori handling, toți operatorii de aerodrom și unicul furnizor de servicii de trafic aerian) să își continue activitatea, cu condiția că siguranța aeronautică nu este afectată iar fiecare agent aeronautic va prezenta și pune în aplicare un plan/ măsuri realiste de redresare financiară satisfăcătoare pentru următorul an de zile. Măsurile instituie prin aplicarea prevederilor derogatorii nu au un caracter inovativ, atât la nivel național, fiind aplicate moratorii pe controale și aplicarea de sancțiuni unor categorii de entități economice, având la bază argumentările situației create de pandemia COVID – 19, cât și la nivel internațional prin modificarea unor reglementări europene de bază care permit statelor să nu aplice măsuri de suspendare/ limitare a unor certificări, licențe și/sau autorizări (a se vedea Regulamentul (UE) 2020/696 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 2020 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate având în vedere pandemia de COVID-19)⁵.	

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/HTML/?uri=CELEX:32020R0696&from=EN>

La nivel de aplicabilitate juridică, proiectul de Hotărâre instituie norme juridice derogatorii, fiind aplicate prioritar în conformitate cu prevederile art. 5, alin. (4) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative:

„Normele juridice derogatorii sânt diferite în raport cu reglementarea-cadru în materie și sânt aplicabile unei situații determinate. În caz de divergență între o normă generală sau specială și o normă derogatorie, care se conțin în acte normative de același nivel, se aplică norma derogatorie.”

c) *Expuneți opțiunile alternative analizate sau explicați motivul de ce acestea nu au fost luate în considerare*

Opțiunea alternativă (opțiune unică)

O opțiune alternativă pentru depășirea situației create o constituie elaborarea și implementarea unei scheme de ajutor de stat pentru domeniul aviației civile, menită să asiste financiar direct agenții aeronautici pentru pagubele suferite ca urmare a epidemiei provocate de pandemia COVID -19, fie prin granturi directe nerambursabile, fie prin creditări gestionate exclusiv de stat avantajoase pentru agenții aeronautici fie prin cumpărarea acțiunilor de către stat.

Această opțiune este una așteptată și dorită de industria aeronautică națională, fiind implementată la nivel coordonat în cadrul UE.

Exemplu de câteva state care aplică astfel de măsuri⁶:

Țară	Companie	Măsură de ajutor	Descriere
Austria	Austrian Airlines AG (transportator aerian)	150 de milioane EUR (convertibil în subvenție)	Măsura urmărește să despăgubească, parțial, compania aeriană pentru daunele suferite ca urmare a epidemiei de coronavirus
	Întreprinderi private	O schemă austriacă de lichidități	Măsura, aplicabilă pe tot teritoriul Austriei, vizează toate întreprinderile și permite acordarea de ajutoare sub formă de: (i) subvenții directe, avansuri rambursabile și garanții cu o valoare maximă de 800 000 EUR; (ii) garanții de stat pentru împrumuturi însoțite de garanții pentru băncile care canalizează ajutoarele de stat către economia reală; (iii) credite publice subvenționate cu dobânzi avantajoase destinate întreprinderilor.
Bulgaria	Aeroporturile Burgas și Varna	4,4 milioane EUR	Sprijinirea aeroporturilor Burgas și Varna în contextul epidemiei de coronavirus. Sprijinul public va lua forma unei amânări a plății taxelor de concesiune pe care Fraport Twin Star Airport Management AD
Croația	Întreprinderile active în sectorul maritim, al transporturilor, călătoriilor și infrastructurii	80 de milioane EUR	Sprijinul va lua forma unor garanții de stat pentru noile împrumuturi acordate de bănci sau de alte instituții financiare. Garanția de stat va acoperi 90 % din valoarea

⁶https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/coronavirus-response/jobs-and-economy-during-coronavirus-pandemic/state-aid-cases_ro

			împrumuturilor. Schema urmărește să furnizeze lichidități întreprinderilor de toate dimensiunile afectate de epidemia de coronavirus, permițându-le astfel să își continue activitățile, să își înceapă investițiile și să își păstreze forța de muncă.
Letonia	Campania air Baltic	250 de milioane EUR	Recapitalizarea companiei airBaltic în contextul epidemiei de coronavirus. Cu centrul său principal pe aeroportul din Riga, airBaltic este cea mai mare companie aeriană din Letonia. Cel mai important acționar al său este statul leton, care deține în prezent o participație de aproximativ 80 %. După recapitalizare, care va avea loc în iulie 2020, statul va deține peste 96 % din acțiuni.
România	Aeroportul din Sibiu	1,7 milioane EUR	Reluarea sau începerea zborurilor către și dinspre aeroportul din Sibiu. În temeiul <u>cadrlui temporar</u> privind ajutoarele de stat, sprijinul acordat sub formă de subvenții directe
	Compania aeriană TAROM	19,3 milioane EUR	O garanție pentru împrumuturi, în valoare de până la aproximativ 19,3 milioane EUR (circa 94 de milioane RON), în favoarea companiei aeriene TAROM, deținută de statul român
	Compania aeriană Blue Air	62 de milioane EUR	Prin această măsură se urmărește despăgubirea companiei aeriene pentru daunele suferite ca urmare a pandemiei de COVID-19, precum și acordarea de sprijin urgent sub formă de lichidități.
	Aeroportul din Timișoara.	1 milion EUR	Măsura vizează despăgubirea acestui aeroport pentru pierderile mari din exploatare suportate în contextul epidemiei de coronavirus.
	Companii aeriene care desfășoară operațiuni pe Aeroportul din Oradea	1 milion EUR	Ajutor în valoare de 1 milion EUR pentru companiile aeriene care își reiau sau încep zborurile către și dinspre aeroportul din Oradea.

Astfel, majoritatea statelor europene au implementat diferite mecanisme de susținere economică, prin injectarea de lichidități în cadrul agențiilor aeronautice. Aceste mecanisme au avut la bază un procedeu coordonat de mult timp, și gestionat la nivel supranațional, având la bază și o resursă financiară acordată de bugetul comun al UE.

Specificul acestei intervenții, și anume asistarea financiară direct agenții aeronautici, necesită un timp mare de elaborare unui astfel de mecanism, un plan concret de implementare

și resurse financiare suplimentare (de ordinul milioanelor de euro⁷) din bugetul de stat. Aceste caracteristici fac imposibilă implementarea unei astfel de opțiuni, cel puțin la momentul actual, deoarece activitățile de elaborare vor depăși termenul de acțiune a prevederilor normative ce vor duce la aplicarea măsurilor restrictive, complementar factorului de timp, evidențiem și necesitatea unor resurse exorbitante de lichidități, care la moment nu pot fi identificate și alocate.

Ținând cont de cele precizate, se constată necesitatea stringentă de elaborare și implementare a opțiunii descrise, însă efectele aceste opțiuni nu pot fi resimțite în timp util pentru a genera soluții viabile, de moment, aplicabile problemei descrise.

4. Analiza impacturilor opțiunilor

a) Expuneți efectele negative și pozitive ale stării actuale și evoluția acestora în viitor, care vor sta la baza calculării impacturilor opțiunii recomandate

Starea actuală nu se poate descrie prin anumite aspecte pozitive.

La nivel de efecte negative remarcăm:

Starea actuală

Mai mult de **50% din transportatorii aerieni, 70 % din întreprinderile de deservire la sol, 100 % din operatorii de aerodrom și unicul furnizor de servicii de navigație aeriană** sunt pasibili aplicării măsurilor restrictive, implicit să le fie oprită forțat activitatea.

Evoluția acestora în viitor

Lipsa unor măsuri de reacție și prevenție din partea statului va impune:

- sistarea activității mai multor companii aeriene (inclusiv celor două companii aeriene naționale care sunt implicate în transportul internațional de pasageri);
- retragerea certificatelor de operator de aerodrom;
- retragerea certificatului furnizorului de servicii de navigație aeriană;
- retragerea certificatelor/autorizațiilor altor agenți aeronautici (handling, mentenanță, etc.);
- paralizarea completă a activității ramurii aviației civile.

b¹) Pentru opțiunea recomandată, identificați impacturile completând tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea

Formularul a fost completat la pozițiile ce pot fi afectate de implementarea prezentului Regulament (anexă).

Categoria de impact:

Economic,

poziția **costurile desfășurării afacerilor** a fost apreciată cu +2, oferind posibilitatea agenților aeronautici, cu respectarea condiționărilor impuse să își continue activitatea, în speranța unei redresări economice viitoare. Reducerea presiunii administrative pentru o anumită perioadă de timp, cu identificarea eventualelor soluții alternative pentru redresarea situației economice a agenților aeronautici.

poziția **povara administrativă** a fost apreciată cu +3, fiind un efect direct al implementării modificărilor propuse prin prezenta Hotărâre. Așa cum a fost motivat anterior, prevederile normative, impun ca AAC să aplice măsurile restrictive, chiar dacă situația economică financiară nu influențează nivelul critic admisibil pentru asigurarea siguranței aeronautice, dar nu corespunde cerințelor din cadrul procesului de supraveghere economică. Astfel, AAC având la bază măsurile derogatorii implementate, nu va fi pusă în situația complicată să limiteze și /sau să interzică activitatea a mai multor agenți aeronautici.

poziția **fluxurile comerciale și investiționale** a fost apreciată cu +1. Menținerea activității agenților aeronautici, chiar și prin asistarea pasivă a statului, va genera o reacție pozitivă a imaginii țării, la nivel de politici publice fiind implementate măsuri orientate spre domeniul susținerii afacerilor, ceea ce va crește rata de atracție pentru eventuali investitori.

⁷ Pierderile suportate de agenții aeronautici au constituit circa 475 mln. lei

poziția **activitatea diferitor categorii de întreprinderi mici și mijlocii** a fost apreciată cu valoare pozitivă maximă +3. Măsurile derogatorii implementate, prin urmare menținerea activității agenților aeronautici, vor permite, imediat cu redresarea situației pandemice să influențeze pozitiv și alte ramuri ale economiei, în special turismul și piața de servicii complementare zborurilor comerciale. Așa cum a fost precizat și anterior, domeniul transporturilor aeriene este interdependent de alte ramuri ale economiei naționale, menținerea acestuia oferă o șansă în plus și altor sectoare care au fost și sunt influențate la nivel negativ de efectele pandemiei COVID – 19.

Social

poziția **gradul de ocupare a forței de muncă** a fost apreciată cu calificativul +1, menținerea activității agenților aeronautici va duce implicit și la menținerea angajaților activi în domeniu.

b²) Pentru opțiunile alternative analizate, identificați impacturile completând tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea

În ceea ce privește opțiunea alternativă (elaborarea și implementarea unei scheme de ajutor de stat pentru domeniul aviației civile) au fost identificate următoarele categorii de impact:

Economic,

poziția **costurile desfășurării afacerilor** a fost apreciată cu +3. Agenții aeronautici, având la bază o susținerea directă din partea statului, având acces la lichidități își vor putea menține activitatea la un nivel adecvat. Mai mult ca atât, agenții aeronautici vor să fie capabili să își elaboreze planuri concrete de redresare economică, având certitudinea că au o susținere solidă, reglementată la nivel de politici/strategii/ plan național de acțiuni.

poziția **povara administrativă** a fost apreciată negativ cu - 1, comparativ cu opțiunea de bază care a fost apreciată cu +2, injectarea și/sau aplicarea unor mecanisme de susținere financiară o să implice un set de acțiuni de cercetare complexe, ce vor trebui elaborate în termeni foarte restrânși, punând o responsabilitate enormă pe umerii AAC, Ministerului Finanțelor, Ministerului Economiei și Infrastructurii, Consiliului Concurenței, etc., complementar, aceste acțiuni vor necesita și o supraveghere continuă suplimentară. Astfel, cu toate că e o măsură necesară și bună pentru industria aeronautice, implementarea acesteia, fără cercetările necesare și o pregătire administrativă adecvată, va influența, pe moment, negativ capacitatea administrativă a entităților publice responsabile.

poziția **fluxurile comerciale și investiționale** a fost apreciată cu valoare maximă +3. Susținerea directă din partea statului a agenților aeronautici, va permite Republicii Moldova să se alinieze acțiunilor întreprinse de celelalte state europene, fiind un exemplu favorabil pentru majoritatea investitorilor.

poziția **activitatea diferitor categorii de întreprinderi mici și mijlocii** a fost apreciată cu valoare pozitivă maximă +3. Măsurile de susținere directă din partea statului va permite menținerea activității agenților aeronautici, astfel, imediat cu redresarea situației pandemice vor fi influențate pozitiv și alte ramuri ale economiei, în special turismul și piața de servicii complementare zborurilor comerciale. Așa cum a fost precizat și anterior, domeniul transporturilor aeriene este interdependent de alte ramuri ale economiei naționale, menținerea acestuia oferă o șansă în plus și altor sectoare care au fost și sunt influențate la nivel negativ de efectele pandemiei COVID – 19.

pozițiile **veniturile și cheltuielile publice și situația macroeconomică** au fost apreciată cu valoarea negativă -3. La moment, asistarea directă din partea statului va genera o gaură imensă în bugetul de stat, care, la moment a fost afectat negativ de efectele pandemiei COVID – 19. Astfel, aplicarea unui ajutor de stat ar presupune identificarea și atragerea unor împrumuturi externe, care pe termen mediu și lung vor influența negativ veniturile și cheltuielile publice și implicit situația macroeconomică a statului.

Social

poziția gradul de ocupare a forței de muncă a fost apreciată cu calificativul +3, astfel pe lângă argumentarea de la opțiunea de bază, adăugăm posibilitatea ca majoritatea personalului aeronautic care a fost concediat și/sau trimis în șomaj tehnic să fie rechemat.	
<i>c) Pentru opțiunile analizate, expuneți cele mai relevante/iminente riscuri care pot duce la eșecul intervenției și/sau schimba substanțial valoarea beneficiilor și costurilor estimate și prezentați presupuneri privind gradul de conformare cu prevederile proiectului a celor vizați în acesta</i>	
Riscurile relevante/iminente identificate care pot cauza eșecul intervenției preconizate: - Viziunile diferite ale autorităților publice centrale asupra problemei date; - Abordarea tardivă a subiectului vizat din partea unor factori de decizie; - Agenda guvernamentală încărcată, votarea târzie a proiectului actului normativ; - Schimbarea comportamentului pasagerilor, prin frica de utiliza tipul de transport aerian; - Instituirea pe un termen prelungit a restricțiilor de călătorie.	
<i>d) Dacă este cazul, pentru opțiunea recomandată expuneți costurile de conformare pentru întreprinderi, dacă există impact disproporționat care poate distorsiona concurența și ce impact are opțiunea asupra întreprinderilor mici și mijlocii. Se explică dacă sânt propuse măsuri de diminuare a acestor impacturi</i>	
Opțiunea recomandată nu implică costuri suplimentare/de conformare pentru întreprinderi și nu există impact disproporționat care poate distorsiona concurența.	
Concluzie	
<i>e) Argumentați selectarea unei opțiuni, în baza atingerii obiectivelor, beneficiilor și costurilor, precum și a asigurării celui mai mic impact negativ asupra celor afectați</i>	
Reieșind din cele specificate în secțiunea cu privire la desfășurarea opțiunilor, în special posibilitatea financiară a statului și timpul disponibil, se consideră rezonabilă alegerea opțiunii recomandate ce vizează instituirea moratorului temporar privind aplicarea măsurilor restrictive (suspendarea și/sau revocarea actelor permissive) aferente procesului de supraveghere economică asupra agenților aeronautici certificați în Republica Moldova.	
5. Implementarea și monitorizarea	
<i>a) Descrieți cum va fi organizată implementarea opțiunii recomandate, ce cadru juridic necesită a fi modificat și/sau elaborat și aprobat, ce schimbări instituționale sînt necesare.</i>	
Opțiunea recomandată va implementată prin intermediul aprobării unei Hotărâri de Guvern, ca va institui norme juridice derogatorii de la: 1. Prevederile Hotărârii de Guvern nr. 737/2020 cu privire la aprobarea Regulamentului privind cerințele administrative referitoare la anumite categorii de aerodromuri; 2. Prevederile Hotărârii de Guvern nr. 653/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind procedurile administrative referitoare la aerodromuri; 3. Prevederile Hotărârii de Guvern nr. 737/2020 cu privire la aprobarea Regulamentului privind cerințele administrative referitoare la anumite categorii de aerodromuri; 4. Prevederile altor acte normative aplicabile agenților aeronautici care nu sunt reglementate de prevederile actelor normative de la pct. -le 1 -3, aici încadrându-se Reglementări Aeronautice Civile și alte acte normative subsecvente normelor juridice instituite de legislația sus – menționată. Hotărârea de Guvern va fi aplicată ca act normativ separat conform practicilor actelor normative ce instituie moratorii, iar la nivel de aplicabilitate juridică acesta va avea forță juridică prioritară, conform prevederilor art. 5, alin. (4) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Pentru implementarea prezentului proiect nu sunt necesare careva schimbări de ordin instituțional.	

b) <i>Indicați clar indicatorii de performanță în baza cărora se va efectua monitorizarea</i>			
Indicatorii de performanță în baza cărora se va efectua monitorizarea: - Menținerea activității agenților aeronautici care au neconformități de ordin economic la sfârșitul perioadei de aplicare a măsurilor derogatorii. - Planul sau setul de măsuri de redresare economică pentru următoarele 12 luni prezentate de agenții aeronautici; - Numărul de agenți aeronautici pentru care, după etapa de monitorizare a performanțelor economice nu s-au aplicat măsurile restrictive (suspendarea și/sau revocarea certificatelor/autorizațiilor); - Redresarea situației economice a agenților aeronautici vizați.			
c) Identificați peste cât timp vor fi resimțite impacturile estimate și este necesară evaluarea performanței actului normativ propus. Explicați cum va fi monitorizată și evaluată opțiunea			
În ceea ce privește categoriile de impact din secțiunea economic, acestea urmează a fi resimțite o dată cu finalizarea procesului de supraveghere a agenților aeronautici și acordarea posibilității de a-și desfășura în continuare activitatea. În ceea ce ține de aspecte de categoriile: <i>fluxurile comerciale și investiționale</i> și activitatea diferitor categorii de întreprinderi mici și mijlocii, acestea urmează a fi resimțite o dată cu diminuarea ratei de infectare cu infecția COVID – 19, și redeschiderea frontierelor, implicit creșterea traficului de pasageri . Cu privire la impactul social, acesta ca și impactul de ordin economic urmează a fi resimțit o dată cu finalizarea procesului de supraveghere a agenților aeronautici și acordarea posibilității de a-și desfășura în continuare activitatea.			
6. Consultarea			
a) <i>Identificați principalele părți (grupuri) interesate în intervenția propusă</i>			
- Ministerul Economiei și Infrastructurii; - Autoritatea Aeronautică Civilă; - Furnizorul de Servicii de Navigație Aeriană – (Î.S.MOLDATSA); - Transportatorii aerieni (deținători ai unui certificat de operator); - Operatori de aerodrom; - Întreprinderi de deservire la sol; - Organizații de întreținere tehnică; - Centre de medicină aeronautică.			
b) <i>Explicați succint cum (prin ce metode) s-a asigurat consultarea adecvată a părților</i>			
În conformitate cu prevederile art. 14, alin . (4) a Legii 239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul Hotărârii de Guvern a fost supus elaborării fără respectarea etapelor de consultări publice.			
c) <i>Expuneți succint poziția fiecărei entități consultate față de documentul de analiză a impactului și/sau intervenția propusă (se expune poziția a cel puțin unui exponent din fiecare grup de interese identificat).</i>			
În conformitate cu prevederile art. 14, alin . (4) a Legii 239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul Hotărârii de Guvern a fost supus elaborării fără respectarea etapelor de consultări publice.			
Anexă			
Tabel pentru identificarea impacturilor			
Categoriile de impact	Punctaj atribuit		
	<i>Opțiunea propusă</i>	<i>Opțiunea alterativă 1</i>	<i>Opțiunea alterativă 2</i>
Economic			
costurile desfășurării afacerilor	+2	+3	0
povara administrativă	+2	-1	0

fluxurile comerciale și investiționale	+1	+3	0
competitivitatea afacerilor	0	+1	0
activitatea diferitor categorii de întreprinderi mici și mijlocii	+3	+3	0
concurența pe piață	0	0	0
activitatea de inovare și cercetare	0	0	0
veniturile și cheltuielile publice	0	-3	0
cadrul instituțional al autorităților publice	0	0	0
alegerea, calitatea și prețurile pentru consumatori	0	0	0
bunăstarea gospodăriilor casnice și a cetățenilor	0	0	0
situația social-economică în anumite regiuni	0	0	0
situația macroeconomică	0	-3	0
alte aspecte economice	0	0	0
Social			
gradul de ocupare a forței de muncă	+1	+3	0
nivelul de salarizare	0	0	0
condițiile și organizarea muncii	0	0	0
sănătatea și securitatea muncii	0	0	0
formarea profesională	0	0	0
inegalitatea și distribuția veniturilor	0	0	0
nivelul veniturilor populației	0	0	0
nivelul sărăciei	0	0	0
accesul la bunuri și servicii de bază, în special pentru persoanele social-vulnerabile	0	0	0
diversitatea culturală și lingvistică	0	0	0
partidele politice și organizațiile civice	0	0	0
sănătatea publică, inclusiv mortalitatea și morbiditatea	0	0	0
modul sănătos de viață al populației	0	0	0
nivelul criminalității și securității publice	0	0	0
accesul și calitatea serviciilor de protecție socială	0	0	0
accesul și calitatea serviciilor educaționale	0	0	0
accesul și calitatea serviciilor medicale	0	0	0
accesul și calitatea serviciilor publice administrative	0	0	0
nivelul și calitatea educației populației	0	0	0
conservarea patrimoniului cultural	0	0	0
accesul populației la resurse culturale și participarea în manifestații culturale	0	0	0
accesul și participarea populației în activități sportive	0	0	0
Discriminarea	0	0	0
alte aspecte sociale	0	0	0
De mediu			
clima, inclusiv emisiile gazelor cu efect de seră și celor care afectează stratul de ozon	0	0	0
calitatea aerului	0	0	0

calitatea și cantitatea apei și resurselor acvatice, inclusiv a apei potabile și de alt gen	0	0	0
Biodiversitatea	0	0	0
Flora	0	0	0
Fauna	0	0	0
peisajele naturale	0	0	0
starea și resursele solului	0	0	0
producerea și reciclarea deșeurilor	0	0	0
utilizarea eficientă a resurselor regenerabile și neregenerabile	0	0	0
consumul și producția durabilă	0	0	0
intensitatea energetică	0	0	0
eficiența și performanța energetică	0	0	0
bunăstarea animalelor	0	0	0
riscuri majore pentru mediu (incendii, explozii, accidente etc.)	0	0	0
utilizarea terenurilor	0	0	0
alte aspecte de mediu	0	0	0
Anexe			
Proiectul actului normativ			
Nota informativă			

NOTĂ INFORMATIVĂ

la proiectul Hotărârii de Guvern „cu privire la instituirea moratorului temporar privind aplicarea măsurilor restrictive (suspendarea și/sau revocarea actelor permissive) aferente procesului de supraveghere economică asupra agenților aeronautici certificați în Republica Moldova”

I. Denumirea autorului și participanților la elaborarea proiectului actului normativ

Proiectul Hotărârii de Guvern „cu privire la instituirea moratorului temporar privind aplicarea măsurilor restrictive (suspendarea și/sau revocarea actelor permissive) aferente procesului de supraveghere economică asupra agenților aeronautici certificați în Republica Moldova” este elaborat de către Ministerul Economiei și Infrastructurii și Autoritatea Aeronautică Civilă.

II. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului și scopul elaborării

În conformitate cu prevederile normative naționale și internaționale, inclusiv prevederi comunitare supranaționale ale Uniunii Europene asumate de către Republica Moldova prin prisma Acordului privind spațiul aerian comun între Uniunea Europeană și statele sale membre și Republica Moldova, activitatea agenților economici în domeniul aviației civile este condiționată de necesitatea corespunderii cu anumite standarde și cerințe atât de ordin operațional și organizațional cât și de ordin economic/financiar.

Impunerea corespunderii acestor cerințe se axează prioritar obiectivul de bază – menținerea unui nivel adecvat de siguranță a în domeniul aviației civile. În acest context, viabilitatea financiară a agentului aeronautic derivă de la imperativul de a dispune de mijloace financiare suficiente pentru acoperirea cheltuielilor operaționale și de capital necesare pentru desfășurarea în siguranță a activității aeronautice. Acest aspect fiind reglementat ca parte componentă a procesului de certificare/autorizare inițială, prelungire periodică a termenului de valabilitate a certificatului/autorizației eliberate, în cadrul supravegherii/monitorizării continue, inclusiv atunci, când se suspectă existența unei posibile probleme financiare, care ar putea afecta siguranța operațiunilor sale.

Criza pandemică actuală a avut și are în continuare un impact negativ major în activitatea agenților economici din mai multe ramuri, și special a afectat domeniul transporturilor aeriene civile. La nivel european, conform datelor publicate de Eurocontrol, care este managerul de rețea pentru funcțiile de rețea de trafic aerian ale cerului unic european, indică o scădere a traficului aerian de aproximativ 90 % pentru regiunea europeană la sfârșitul lunii martie 2020, comparativ cu martie 2019*. Aceeași situație atestându-se și în cazul Republicii Moldova. Conform datelor Autorității Aeronautice Civile (denumită în continuare AAC), până în octombrie a anului curent, numărul de pasageri transportați pe calea aerului în/din Republica Moldova s-a redus cu 68% - de la 20368 mii pasageri în 2019 la 764 mii pasageri în 2020, fiind efectuate 7836 zboruri, ceea ce reprezintă de 3 ori mai puțin decât în perioada respectivă a anului precedent.

Pe lângă transportul de pasageri, restricțiile impuse de pandemia COVID – 19 s-a răsfrâns și asupra transportatorilor cargo, astfel operatorii aerieni naționali, antrenați în

* <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=celex%3A32020R0696>

misiuni de transporturi cargo peste hotare au efectuat 6411 zboruri, sau cu 26% mai puține față de același indice în 2019.

Totodată, preciză că măsurile impuse de pandemia COVID – 19 și efectele sale negative nu s-au limitat doar la transportatorii aerieni, respectiv, problemele asigurării financiare s-au reflectat inevitabil și asupra agenților aeronautici din activități conexe – servicii aeroportuare, de navigație aeriană, de deservire la sol (handling), certificare medicală aeronautică, pregătirea personalului navigant.

Respectiv, pe parcursul anului curent pierderile suportate de agenții aeronautici naționali se cifrează între 133 – 186 mln. lei trimestrial, rezultatul pierderilor ramurii, în total pe 9 luni ale anului 2020, a constituit circa 475 mln. lei. Cu pierderi au terminat perioada respectivă 5 din 10 operatori aerieni, 4 din 7 întreprinderi de deservire la sol, toți operatorii de aerodrom (3 aeroporturi) și unicul furnizor de servicii de trafic aerian, iar o întreprindere de deservire la sol și-a limitat activitățile la deservirea doar a zborurilor de tip charter.

Astfel, atât la nivel european cât și la nivel național, agenții aeronautici care aveau o situație financiară solidă înainte de pandemia de COVID-19, s-au confruntat și se confruntă în continuare cu probleme de lichiditate care ar putea atrage după sine suspendarea sau revocarea certificatelor/ licențelor/ autorizațiilor de operare. Această situație a impus ca, atât Uniunea Europeană, prin instituțiile sale regulatorii de nivel supranațional, cât și fiecare stat în parte să elaboreze și să implementeze de urgență măsuri derogatorii de la prevederile cadrului normativ aplicabil în ceea ce ține de suspendarea și sau revocarea anumitor tipuri de certificări, licențe, declarații și/sau autorizări.

Prin urmare, la nivelul comunității europene, a fost instituit un mecanism de derogare de la normele comune pentru operarea serviciilor aeriene, în speță normele ce țin de supravegherea economică/ capacitatea financiară, în baza unor evaluări economice, și altor condiționări care să nu pună în pericol siguranța în domeniul aviației civile, care le-a permis instituțiilor responsabile să nu suspende și/sau să revoce după caz, certificările, licențele, declarațiile și/sau autorizările .

Analizând acțiunile întreprinse de comunitatea europeană, recomandările ICAO, și experiența altor state, considerăm necesară și oportună internalizarea măsurilor identificate și aplicate de către statele membre UE, prin crearea și implementarea imediată a unor norme derogatorii care să nu pună în pericol existența și activitatea unor agenți aeronautici naționali.

La momentul actual, în sensul aplicării prevederilor normative, autoritatea administrativă de implementare și realizarea a politicilor în domeniul aviației civile (AAC) este impusă să aplice măsuri restrictive față de agenții aeronautici odată cu constatarea unor curențe la capitolul asigurarea suportului financiar, și respectiv nerespectării (nemenținerii) condițiilor inițiale de certificare (autorizare). Mai mult de 50% din transportatorii aerieni, 70 % din întreprinderile de deservire la sol, 100 % din operatorii de aerodrom și unicul furnizor de servicii de navigație aeriană sunt pasibili aplicării măsurilor restrictive, implicit să le fie oprită forțat activitatea.

În condițiile, când carantina pandemică a redus capacitățile financiare ale majorității agenților economici, urmarea strictă a normelor legale sus indicate va aduce la retragerea/suspendarea certificatelor/autorizațiilor emise și, eventual, la stoparea activității în ramură. Totodată controalele și verificările efectuate de AAC, dar și de către inspecțiile inopinate pe aeroporturile străine, confirmă că agenții aeronautici reușesc să mențină nivelul necesar de siguranță a zborurilor, chiar și confruntându-se cu un grad de insuficiență a resurselor financiare. În această ordine de idei, se propune instituirea moratoriului temporar privind aplicarea măsurilor restrictive (suspendarea și/sau revocarea actelor permissive) aferente procesului de supraveghere economică asupra agenților aeronautici certificați în Republica Moldova prin aprobarea și implementarea prevederilor prezentului proiect de act normativ.

III. Descrierea gradului de compatibilitatea cu legislația Uniunii Europene

Proiectul de Hotărâre de Guvern nu are drept scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene.

IV. Principalele prevederi ale proiectului

Proiectul Hotărârii de Guvern propune instituirea moratoriului temporar privind aplicarea măsurilor restrictive (suspendarea și/sau revocarea actelor permissive) aferente procesului de supraveghere economică asupra agenților aeronautici certificați în Republica Moldova prin aprobarea și aplicarea unor măsuri derogatorii de la prevederile actelor normative de nivelul hotărârilor de Guvern și Reglementărilor aeronautice civile care reglementează obligativitatea suspendării și/sau revocării certificatelor și sau autorizațiilor agenților aeronautici de a corespunde anumitor din cauza anumitor neconformități cu cerințe de ordin economico – financiar. Totodată aceste prevederi derogatorii urmează a fi aplicate în baza unei evaluări a situației financiare, cu condiția că siguranța nu este pusă în pericol și există o perspectivă realistă de redresare financiară satisfăcătoare în următoarele 12 luni a agentului aeronautic.

Astfel, se instituie derogări de la :

1. Prevederile Hotărârii de Guvern nr. 737/2020 cu privire la aprobarea Regulamentului privind cerințele administrative referitoare la anumite categorii de aerodromuri;
2. Prevederile altor acte normative aplicabile agenților aeronautici care nu sunt reglementate de prevederile actelor normative de la pct. 1, aici încadrându-se Reglementări Aeronautice Civile și alte acte normative subsecvente normelor juridice instituite de legislația sus – menționată.

Întru realizarea acestor prevederi, autoritatea responsabilă (AAC), va continua monitorizarea menținerii nivelului de siguranță a zborurilor. În caz, că pe parcursul supravegherii continue se suspectă existența unei posibile probleme financiare, care ar putea afecta siguranța operațiunilor aeriene, AAC:

- va efectua evaluarea nivelului de solvabilitate;
- va analiza eventualele riscuri;
- va determina punctele critice și potențial vulnerabile în activitatea aeronautică a agentului respectiv;
- va efectua control operațional al activității agentului aeronautic;

- reieșind din rezultatele obținute și nivelul de afectare a siguranței zborurilor, va decide asupra oportunității de a restricționa activitatea agentului economic în domeniu.

Complementar celor expuse, moratoriul nu se va extinde asupra necesității de a menține asigurarea răspunderii civile a agenților aeronautici față de pasageri, bagaje și părțile terțe, precum și asupra necesității prezentării trimestriale de către agenții aeronautici a informației economice conform art.11 lin. (5) *programul de supraveghere continuă* din Codul Aerian al Republicii Moldova nr.301/2017;

V. Fundamentarea economică-financiară

Implementarea acestui proiect nu necesită alocarea resurselor financiare suplimentare de la bugetul de stat.

VI. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare

Prezentul proiect de act normativ instituie norme juridice derogatorii, fiind aplicate în conformitate cu prevederile art. 5, alin. (4) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative.

VII. Avizarea și consultarea proiectului

În conformitate cu prevederile art. 14, alin . (4) a Legii 239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul Hotărârii de Guvern a fost supus elaborării fără respectarea etapelor de consultări publice.

VIII. Constatările expertizei anticorupție

În conformitate cu prevederile art. 14, alin . (4) a Legii 239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul Hotărârii de Guvern a fost supus elaborării fără respectarea etapelor de consultări publice.

IX. Constatările expertizei juridice

În conformitate cu prevederile art. 14, alin . (4) a Legii 239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul Hotărârii de Guvern a fost supus elaborării fără respectarea etapelor de consultări publice.

X. Constatările altor expertize

În conformitate cu prevederile art. 25, alin. (2) din Legea nr.100 cu privire la actele normative a fost elaborat un studiu de cercetare, astfel în scopul asigurării unei argumentări detaliate a prevederilor prezentului act normativ a fost elaborată și prezentată Analiza Impactului de Reglementare în conformitate cu prevederile Legii nr. 235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător și cu metodologia aprobată de Guvern;

Secretar de stat

Iulian POSTICĂ



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE Nr. _____

din _____ 2021

Cu privire la instituirea moratoriului temporar privind aplicarea măsurilor restrictive (suspendarea și/sau revocarea actelor permissive) aferente procesului de supraveghere economică asupra agenților aeronautici certificați în Republica Moldova

Guvernul HOTĂRĂȘTE:

1. Prin derogare de la prevederile Hotărârii de Guvern nr. 831/2018 cu privire la aprobarea Regulamentului privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene:

1) Pentru perioada 01 ianuarie 2021 - 31 decembrie 2021, Autoritatea Aeronautică Civilă (denumită în continuare AAC), nu va suspenda sau revoca certificatul de operator aerian al transportatorului aerian, din cauza neconformităților economice (rezultate financiare negative), cu condiția ca siguranța zborurilor să nu fie pusă în pericol.

2) La expirarea perioadei stabilite la subpt. 1) transportatorul aerian este obligat, în termen de 30 zile, să prezinte către AAC un plan de redresare financiară pentru următoarele 12 luni.

3) La finele perioadei de 12 luni, pe baza realizării planului de redresare financiară AAC va decide dacă certificatul de operator aerian al transportatorului se suspendă sau se revocă.

2. Prin derogare de la prevederile Hotărârii de Guvern nr. 737/2020 cu privire la aprobarea Regulamentului privind cerințele administrative referitoare la anumite categorii de aerodromuri:

1) Pentru perioada 01 ianuarie 2021 - 31 decembrie 2021, AAC nu va suspenda sau revoca certificatul de operator de aerodrom, din cauza neconformităților economice (rezultate financiare negative), cu condiția ca siguranța zborurilor să nu fie pusă în pericol.

2) La expirarea perioadei stabilite în subpct. 1) operatorul de aerodrom este obligat în termen de 30 zile să prezinte către AAC un plan de redresare financiară pentru următoarele 12 luni.

3) La finele perioadei de 12 luni, pe baza realizării planului de redresare financiară AAC va decide dacă certificatul de operator de aerodrom se suspendă sau se revocă.

3. AAC nu va suspenda sau revoca certificatele/autorizațiile furnizorilor de servicii de navigație aeriană, întreprinderilor de întreținere tehnică, întreprinderilor de deservire la sol și a întreprinderilor ce prestează servicii în zonele de securitate cu acces limitat ale aeroporturilor, a organizațiilor de pregătire, a centrelor de medicină aeronautică și autorizațiile pentru zborurile regulate, în cadrul procesului de supraveghere continuă și/sau prelungire a certificatelor și/sau autorizațiilor în perioada între 01 ianuarie 2021 - 31 decembrie 2021, din cauza neconformităților economice (rezultate financiare negative), cu condiția ca siguranța zborurilor să nu fie pusă în pericol.

La expirarea perioadei sus menționate, agentul aeronautic este obligat în termen de 30 zile să prezinte către AAC un plan de redresare financiară pentru următoarele 12 luni. După perioada de 12 luni sus indicată, AAC examinează situația financiară și decide dacă certificatele și/sau autorizațiile agenților aeronautici se suspendă sau se revocă.

4. Ministerul Economiei și Infrastructurii, în funcție de evoluția efectelor generate de pandemia COVID – 19, poate decide prelungirea perioadelor menționate la punctele 1 – 3.

5. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Economiei și Infrastructurii.

6. Prezenta hotărâre intră în vigoare la momentul publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

PRIM-MINISTRU

Aureliu CIOCOI



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE Nr. _____

din _____ 2020

Cu privire la instituirea moratoriului temporar privind aplicarea măsurilor restrictive (suspendarea și/sau revocarea actelor permissive) aferente procesului de supraveghere economică asupra agenților aeronautici certificați în Republica Moldova

Guvernul HOTĂRĂȘTE:

1. Prin derogare de la prevederile Hotărârii de Guvern nr. 831/2018 cu privire la aprobarea Regulamentului privind procedurile administrative referitoare la operațiunile aeriene:

1) Pentru perioada 01 ianuarie 2021 - 31 decembrie 2021, Autoritatea Aeronautică Civilă (denumită în continuare AAC), nu va suspenda sau revoca certificatul de operator aerian al transportatorului aerian, din cauza neconformităților economice (rezultate financiare negative), cu condiția ca siguranța zborurilor să nu fie pusă în pericol.

2) La expirarea perioadei stabilite la sbp. 1) transportatorul aerian este obligat, în termen de 30 zile, să prezinte către AAC un plan de redresare financiară pentru următoarele 12 luni.

3) La finele perioadei de 12 luni, pe baza realizării planului de redresare financiară AAC va decide dacă certificatul de operator aerian al transportatorului se suspendă sau se revocă.

2. Prin derogare de la prevederile Hotărârii de Guvern nr. 653/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind procedurile administrative referitoare la aerodromuri și Hotărârii de Guvern nr. 737/2020 cu privire la aprobarea Regulamentului privind cerințele administrative referitoare la anumite categorii de aerodromuri:

1) Pentru perioada 01 ianuarie 2021 - 31 decembrie 2021, AAC nu va suspenda sau revoca certificatul de operator de aerodrom/aeroport, din cauza neconformităților economice (rezultate financiare negative), cu condiția ca siguranța zborurilor să nu fie pusă în pericol.

2) La expirarea perioadei stabilite în sbp. 1) operatorul de aerodrom/aeroport este obligat în termen de 30 zile să prezinte către AAC un plan de redresare financiară pentru următoarele 12 luni.

3) La finele perioadei de 12 luni, pe baza realizării planului de redresare financiară AAC va decide dacă certificatul de operator de aerodrom/aerodrom se suspendă sau se revocă.

3. AAC nu va suspenda sau revoca certificatele/autorizațiile furnizorilor de servicii de navigație aeriană, întreprinderilor de întreținere tehnică, întreprinderilor de deservire la sol și a întreprinderilor ce prestează servicii în zonele de securitate cu acces limitat ale aeroporturilor, a organizațiilor de pregătire, a centrelor de medicină aeronautică și autorizațiile pentru zborurile regulate, în cadrul procesului de supraveghere continuă și/sau prelungire a certificatelor și/sau autorizațiilor în perioada între 01 ianuarie 2021 - 31 decembrie 2021, din cauza neconformităților economice (rezultate financiare negative), cu condiția ca siguranța zborurilor să nu fie pusă în pericol.

La expirarea perioadei sus menționate, agentul aeronautic este obligat în termen de 30 zile să prezinte către AAC un plan de redresare financiară pentru următoarele 12 luni. După perioada de 12 luni sus indicată, AAC examinează situația financiară și decide dacă certificatele și/sau autorizațiile agenților aeronautici se suspendă sau se revocă.

4. Ministerul Economiei și Infrastructurii, în funcție de evoluția efectelor generate de pandemia COVID – 19, poate decide prelungirea perioadelor menționate la punctele 1 – 3.

5. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Economiei și Infrastructurii.

6. Prezenta hotărâre intră în vigoare la momentul publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

PRIM-MINISTRU

Aureliu CIOCOI