

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

la proiectul de lege pentru modificarea Legii nr.178/2008 cu privire la Aeroportul Internațional Liber „Mărculești”

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

Proiectul de lege pentru modificarea Legii nr.178/2008 cu privire la Aeroportul Internațional Liber „Mărculești” a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (*în continuare - MIDR*) în colaborare cu Agenția Proprietății Publice (*în continuare - APP*).

2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ

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

Proiectul este elaborat cu scopul de a defini direcția de dezvoltare și creare a condițiilor optime pentru dezvoltarea transportului aerian în Republica Moldova, prin diversificarea infrastructurii aeroportuare și sporirea concurenței între aeroporturi la nivel regional.

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

În prezent infrastructura Aeroportului Internațional Mărculești se află în gestiunea Î.S. „Aeroportul Internațional Mărculești”, astfel statul fiind unicul proprietar.

Activitatea economică a Î.S. „Aeroportul Internațional Mărculești” cuprinde următoarele activități aferente:

- Prestarea serviciilor de operator de aerodrom prin încasarea taxelor aeroportuare;
- Servicii de locațiune/chirie a activelor întreprinderii (teren, hangare, spații oficii).

Respectiv, principala sursă de venituri a întreprinderii este darea în locațiune și nu activitatea operațională certificată - operator de aerodrom.

Semnarea de către Republica Moldova în anul 2012 a Acordului privind spațiul aerian comun între Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre (*în continuare ASAC*) a creat în premieră condiții ca operatorii aerieni naționali și cei din Uniunea Europeană să aibă acces liberalizat la piața serviciilor aeriene între UE și Republica Moldova, fiind posibilă efectuarea de zboruri în regim liberalizat cu statele UE.

Pe lângă ASAC, la moment, Republica Moldova beneficiază de servicii liberalizate cu un număr mare de țări, ceea ce constituie un avantaj major pentru dezvoltarea întregii ramuri a aviației civile. Începând cu anul 2013 s-a constatat o creștere constantă a fluxului de călători care utilizează transportul aerian, în mare parte acest lucru datorându-se concurenței și apariției pe piață a operatorilor aerieni low-cost, care provin din state membre UE. Ținând cont de cererea crescândă a serviciilor de transport aerian, se impune necesitatea creării tuturor condițiilor necesare pentru a asigura accesarea pe piață a mai multor operatori aerieni low-cost.

Având în vedere faptul că Aeroportul Internațional Mărculești (*în continuare – AIM*) dispune de o pistă de decolare-aterizare cu un indicator PCN (numărul de clasificare al pavajului) înalt – 80, există personal operațional instruit și o mare parte din echipamentele necesare sunt disponibile desfășurării operațiunilor aeriene comerciale, acces apropiat la calea ferată, infrastructura dezvoltată și conectată la TEN-T (rețeaua de transport trans-european) care va permite accesarea fondurilor de pre-aderare și planificată restaurarea segmentului de drum de acces. Decizia de a reabilita AIM reprezintă o soluție eficientă de diversificare a aeroporturilor naționale, precum și de dezvoltare a regiunii de nord a țării.

Astfel, având în vedere infrastructura aeroportuară de care dispune în prezent AIM, cu suportul statului și a unor investiții va fi posibilă lansarea operațiunilor comerciale de transport de pasageri de pe/pe AIM, cât și dezvoltarea segmentului cargo.

Terminalul de pasageri urmează a fi proiectat modular astfel încât să asigure procesarea pasagerilor și a aeronavelor la un nivel de trafic la 1 etapă de cca 200 pasageri/oră în orele de vârf (a 2 etapă 400 pasageri/oră), atât la plecare cât și la sosire, cu un număr de pasageri aflați simultan în aerogară de aproximativ 500 de persoane.

Terminalul trebuie să conțină de asemenea spații pentru birourile necesare administrației aeroportului, spații pentru autoritățile publice (IGPF, Serviciul Vamal, ANSA, ANSP) și spații tehnice

pentru asigurarea funcționalității instalațiilor interioare de încălzire, alimentare cu apă, canalizare menajeră, canalizare pluvială, instalații electrice, instalații de curenți slabi, ventilare și climatizare etc.

Deși AIM dispune de echipamente și sisteme necesare pentru desfășurarea activității, acestea, în mare parte, sunt depășite de timp și necesită a fi înlocuite.

În acest sens, s-a stabilit necesitatea dotării cu următoarele active:

- Echipament CNS (comunicare, navigare și supraveghere) și asigurarea procedurilor de zbor;
- Echipament la sol (PSI – protecția și stingerea incendiilor, deszăpezire, întreținere pistă etc);
- Mijloace auto (patrularea perimetrului pentru asigurarea securității aeronautice);
- Echipamente suplimentare pentru asigurarea controlului de securitate al pasagerilor, bagajului, poștei și mărfurilor.

Conform estimărilor preliminare, costul total al acțiunilor necesare pentru inițierea operațiunilor de transport aerian de pasageri de pe / pe AIM este de aproximativ 4,2 mln. EUR.

Obiectivul principal al prezentelor modificări este de a defini direcția de dezvoltare și creare a condițiilor optime pentru dezvoltarea transportului aerian în Republica Moldova, prin diversificarea infrastructurii aeroportuare și sporirea concurenței între aeroporturi la nivel regional.

Sprijinirea capacităților operaționale ale aeroporturilor din Republica Moldova este vitală pentru a se asigura că acestea pot face față în mod eficient cerințelor în creștere ale sectorului aerian, acest obiectiv este prevăzut și în Strategia de mobilitate 2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.589/2024.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Prin proiectul de lege se propun unele intervenții la Legea nr.178/2008 cu privire la Aeroportul Internațional Liber „Mărculești”, după cum urmează:

- se modifică alin.(6) al art. 1 din Lege, și anume cuvintele „Aeroportul Internațional Mărculești” se substituie cu cuvintele „Aeroportul Internațional Chișinău”. Astfel, urmare aprobării modificărilor propuse Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” devine investitor general al Aeroportului Internațional Liber „Mărculești”;

- se propun unele modificări la art.2 din Lege, în scopul concretizării spectrului de activități ce urmează a fi realizate de către investitorul general al AIM. Prin urmare, activitățile „de producere și de reparație a aeronavelor, a tehnicii și a instalațiilor speciale” se propun a fi excluse din competența investitorului general, prin oferirea posibilității realizării acestor activități de către rezidenții Aeroportului Internațional Liber „Mărculești”. Acest fapt va contribui la diversificarea activităților care vor putea fi realizate de către rezidenții AIM.

Totodată, se propune ca investitorul general, în calitate de operator de aerodrom, să poată efectua deservirea zborurilor, inclusiv naționale, fapt ce va contribui la crearea premiselor dezvoltării transportului aerian intern.

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

Reieșind din obiectivele/scopul proiectului opțiuni alternative nu au fost identificate.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” urmare aprobării acestor modificări va ajusta statele de personal conform necesităților pentru a asigura buna desfășurare a atribuțiilor de care se va face responsabil în calitate de investitor general.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

La etapa inițială impactul financiar asupra bugetului public național va fi determinat de reducerea de achitare a defalcărilor de către Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” în bugetul de stat, care vor fi distribuite în scopul investirii acestora în dezvoltarea Aeroportul Internațional Liber „Mărculești”, ca acesta să fie unul funcțional atât marfar, cât și pentru prima perioadă sa fie disponibil pentru cursele neregulate (charter).

Din profitul net al Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” au fost îndreptate pentru defalcări în bugetul de stat 1,3 mln pentru anul 2022 și 105,6 mln lei pentru anul 2023.

Ulterior, aceste investiții urmează a fi recuperate urmare atragerii companiilor aeriene în calitate de operatori aerieni pe aeroport și a agenților economici atrași în calitate de rezidenți ai Aeroportului Liber.
4.3. Impactul asupra sectorului privat
Situat la 150 km de mun.Chișinău, aeroportul beneficiază de condiții meteorologice favorabile, cu doar câteva zile pe an în care zborurile nu pot fi efectuate din cauza ceții. Pista de aterizare-decolare are o capacitate portantă superioară celei de la Aeroportul Internațional Chișinău, permițând operarea aeronavelor de o capacitate mai mare. Atât operatorii aerieni de tip cargo cât și pasageri, dar și serviciile de deservire la sol vor avea posibilitatea de extindere a activităților și a destinațiilor de pe Aeroportul Internațional Liber „Mărculești”.
4.4. Impactul social
Proiectul urmărește dezvoltarea Aeroportului Internațional Mărculești prin dezvoltarea infrastructurii aeroportuare de către Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” în calitate de investitor general. Odată ce Aeroportul devine unul funcțional, publicul are acces la servicii, inclusiv destinații internaționale pentru afaceri, studii sau vacanțe fără a fi nevoiți să parcurgă distanța de la nordul republicii până la centru, unde la moment este unicul aeroport funcțional. Deschiderea unui nou aeroport în regiunea de nord a Republicii Moldova va impulsiona și dezvoltarea întregii zone, creând locuri noi de muncă (pentru comparație, în cadrul Aeroportului Internațional Chișinău activează peste 800 de angajați), dar și va contribui la apariția concurenței în domeniul aeroportuar din țară, inclusiv apariția companiilor low-cost cu oferte atractive de prețuri.
4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal
4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen
Fără impact asupra datelor cu caracter personal și impact asupra echității și egalității de gen.
4.5. Impactul asupra mediului
Impactul asupra mediului fiind determinat de procesul firesc al activității de transport aerian, generate de activitățile aeronautice civile (emisiile de dioxid de carbon CO ₂ , zgomot), dar sunt posibile aplicarea de măsuri de reducere a impactului, precum utilizarea energiei regenerabile și a tehnologiilor mai eficiente pentru operațiunile aeroportuare, utilizarea combustibililor sustenabili (SAF) și a aeronavelor cu emisii reduse.
4.6. Alte impacturi și informații relevante
Nu sunt.
5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE
Nu este aplicabil. Proiectul nu are drept scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene.
5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
-
5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
-
6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ
În scopul respectării prevederilor Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul cu privire la inițierea elaborării proiectului a fost plasat la data de 05.03.2025, 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/*/14070 . Proiectul va fi consultat și avizat cu părțile interesate și implicate în conformitate cu prevederile Legii nr.100/2017 privind actele normative. Informația privind rezultatele avizării va fi inclusă în Sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor.
7. Concluziile expertizelor
<i>a) Constatările expertizei anticorupție</i> Proiectul va fi supus expertizei anticorupție în conformitate cu prevederile art.36 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative. Informația privind rezultatele expertizei anticorupție va fi inclusă în Sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării Raportului anticorupție.

b) Constatările expertizei juridice

Proiectul va fi supus expertizei juridice conform art.37 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative. Informația privind rezultatele expertizei juridice va fi inclusă în Sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării Raportului de expertiză juridică.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

-

9. Măsuri necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Guvernul, în termen de 3 luni, de la data intrării în vigoare a prezentei legi, va asigura:

- aducerea actelor sale normative în concordanță cu prezenta lege;
- prin intermediul Agenției Proprietății Publice, transmiterea bunurilor necesare din gestiunea Î.S. „Aeroportul Internațional ”Mărculești” în gestiunea Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” pentru desfășurarea activității de investitor general al Aeroportului Liber “Mărculești”.

Secretar general

Angela ȚURCANU