

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

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

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

Capitolul I
DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1. Scopul și obiectivele legii

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

Articolul 2. Domeniul de aplicare

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

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

(3) În cazul unui aeroport care nu intră sub incidența articolului 3 alin. (1), dar care îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 6 alin.(1) entitatea de administrare a aeroportului poate solicita ca aeroportul respectiv să fie tratat ca aeroport în sensul prezentei legi din momentul solicitării. Entitatea de administrare a aeroportului notifică această solicitare organului central de specialitate din domeniul energiei. Notificarea respectivă este însoțită de o confirmare a faptului că aeroportul îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 6 alin. (1).

(4) Organul central de specialitate în domeniul energiei notifică decizia sa, la solicitare, Comisiei Europene și Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (denumită în

continuare „Agenția”) cu cel puțin șase luni înainte de începerea perioadei de raportare de la care se aplică decizia respectivă. Decizia va fi însoțită de un aviz motivat care demonstrează că se bazează pe criterii proporționale și nediscriminatorii, luând în considerare aeroporturi care prezintă caracteristici concurențiale similare.

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

Articolul 3. Noțiuni principale

În sensul prezentei legi, următoarele noțiuni semnifică:

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

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

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

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

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

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

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

- a) combustibili de aviație sintetici;
- b) biocombustibili de aviație; sau
- c) combustibili de aviație pe bază de carbon reciclat.

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

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

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

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

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

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

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

12) *combustibili de aviație sintetici* - combustibili de aviație care sunt „combustibili de origine nebiologică produși din surse regenerabile”, astfel cum sunt definiți în Regulamentul cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, aprobat prin HG nr. 53/2025, și care

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Capitolul II

COTE DE SAF DISPONIBILE

ÎN AEROPORTURILE DIN REPUBLICA MOLDOVA

Articolul 4. Cote de SAF

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Capitolul III

OBLIGAȚIA DE REALIMENTARE CU COMBUSTIBIL

A OPERATORILOR AERIENI

Articolul 5. Obligația de realimentare

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

(2) Un operator aerian poate coborî sub pragul prevăzut la Articolul 6 alin. (1) în cazul în care acest lucru este necesar pentru a respecta normele aplicabile în materie de siguranță a combustibililor. În astfel de cazuri, operatorul aerian justifică în mod corespunzător Organului central de specialitate în domeniul energiei coborârea sub pragul respectiv, indicând inclusiv rutele afectate. Informațiile respective se includ în raportul prevăzut la Articolul 8. Cantitățile de combustibil asociate se raportează separat în conformitate cu Articolul 8.

(3) În mod excepțional, un operator aerian poate solicita Organului central de specialitate în domeniul energiei, în cazuri justificate în mod corespunzător, o derogare temporară de la obligația prevăzută la articolul 5, alineatul (1) pentru zborurile de pe o anumită rută, existentă sau nouă, de mai puțin de 850 de kilometri, sau de 1 200 de kilometri pentru rute care fac legătura cu aeroporturi situate pe insule fără legături feroviare sau rutiere, cu plecare de pe un aeroport din Republica Moldova. Distanța respectivă se măsoară prin metoda rutei ortodromice.

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

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

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

(5) Organul central de specialitate în domeniul energiei evaluează cererea respectivă. În funcție de justificarea furnizată, acesta poate solicita informații suplimentare.

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

(7) Derogarea acordată are o perioadă de valabilitate limitată, care nu depășește un an,

după care face obiectul unei reexaminări, la cererea operatorului de aerian.

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

(9) Operatorul aerian are dreptul de a contesta decizia Organului central de specialitate în domeniul energiei de respingere a cererii de derogare.

(10) Organul central de specialitate în domeniul energiei publică lista derogărilor autorizate și actualizează lista respectivă cel puțin o dată pe an.

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

(12) Pentru a adopta decizia menționată la alineatul 11, Organul central de specialitate în domeniul energiei poate solicita operatorilor aerieni toate informațiile necesare. Operatorii aerieni furnizează informațiile respective fără întârzieri nejustificate;

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

Capitolul IV

OBLIGAȚIILE ENTITĂȚII DE ADMINISTRARE A AEROPORTULUI DE A FACILITA ACCESUL LA SAF

Articolul 6. Obligațiile entităților de administrare a aeroportului

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

(2) În cazul în care operatorii aerieni raportează Organului central de specialitate în domeniul energiei dificultăți în obținerea pe un anumit aeroport din Republica Moldova a accesului la combustibili de aviație care conțin cotele minime de SAF în conformitate cu prezenta lege, Organul central de specialitate în domeniul energiei solicită entității de administrare a aeroportului să furnizeze informațiile necesare pentru a dovedi respectarea

alineatului (1). Entitatea de administrare a aeroportului în cauză furnizează Organului central de specialitate în domeniul energiei informațiile solicitate fără întârzieri nejustificate.

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

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

(5) Organul central de specialitate în domeniul energiei reflectă toate informațiile relevante prevăzute la alineatele (2)-(3) în raportul tehnic menționat la Articolul 13.

Capitolul V

PROMOVAREA FURNIZĂRII DE HIDROGEN ȘI A ENERGIEI ELECTRICE PE AEROPORTURI

Articolul 7. Promovarea furnizării de hidrogen și energie electrică

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

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

(3) Până la 31 martie a anului, ce urmează după primul an pe punere în aplicare a prezentei Legi și, ulterior, o dată la doi ani, entitatea de administrare a aeroportului înaintea Organului central de specialitate în domeniul energiei un raport referitor la stadiul de avansare al proiectelor existente, în ceea ce privește aeroporturile lor, care urmăresc oricare dintre inițiativele menționate la alineatul (2). Raportul respectiv include informații, care sunt publice

sau care pot fi făcute publice, inclusiv, după caz, previziuni privind volumele și tipul de hidrogen și de energie electrică produse și furnizate operatorilor aerieni pe aeroportul din Republica Moldova, precum și planuri de instalare pentru infrastructura și serviciile de reîncărcare și realimentare, în cazul în care sunt adoptate astfel de planuri.

Capitolul VI

OBLIGAȚII DE RAPORTARE

PENTRU OPERATORII AERIENI

Articolul 8. Obligații de raportare

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

a) Cantitatea totală de combustibil de aviație alimentată la fiecare aeroport din RM, exprimată în tone;

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

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

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

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

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

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

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

(3) Raportul este verificat de un verificador independent acreditat, în conformitate cu cerințele stabilite în Titlul VII „Verificarea” al Regulamentului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite de la instalațiile staționare și activitățile din domeniul aviației, aprobat prin HG nr. 575 din 21.08.2024.

Articolul 9. Declararea utilizării de SAF de către operatorii aerieni

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

(2) Împreună cu raportul menționat la Articolul 8, Operatorii aerieni furnizează Organului central de specialitate în domeniul energiei:

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

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

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

(3) În scopul raportării utilizării de SAF în temeiul Articolul 8 din prezenta lege sau în cadrul unei scheme de reducere a gazelor cu efect de seră, furnizorii de combustibil de aviație transmit operatorilor aerieni informații relevante, exacte, referitoare la perioada de raportare, în mod gratuit, cât mai curând posibil și, în orice caz, cel târziu până la data de 14 februarie a fiecărui an de raportare.

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

Capitolul VII

OBLIGAȚII DE RAPORTARE

PENTRU FURNIZORII DE COMBUSTIBIL DE AVIAȚIE

Articolul 10. Obligații de raportare pentru furnizorii de combustibil de aviație

(1) Până la data de 14 februarie a fiecărui an „(1) Până la data de 14 februarie a fiecărui an, ce urmează după anul de raportare, furnizorii de combustibil de aviație raportează Organului central de specialitate în domeniul energiei pentru includere în baza de date următoarele informații referitoare la perioada de raportare:

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

b) Cantitatea de SAF furnizată în fiecare aeroport din RM și pentru fiecare tip de SAF, astfel cum se detaliază la articolul 10, alineatul (1) lit. c), exprimată în tone;

c) Procesul de conversie, caracteristicile și originea materiilor prime utilizate pentru

producție și emisiile generate pe durata ciclului de viață, pentru fiecare tip de SAF furnizat în aeroporturile din RM;

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

e) Conținutul energetic al combustibilului de aviație și al SAF furnizate pe fiecare aeroport din RM, pentru fiecare tip de combustibil.

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

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

Capitolul VIII

AUTORITATEA COMPETENTĂ

Articolul 11. Autoritatea competentă

(1) Organul central de specialitate în domeniul energiei este autoritatea competentă desemnată responsabilă cu asigurarea aplicării prezentei legi și cu aplicarea amenzilor pentru operatorii aerieni, entitate de administrare a aeroportului și furnizorii de combustibil de aviație;

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

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

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

Capitolul IX

ASIGURAREA APLICĂRII NORMELOR

Articolul 12. Asigurarea aplicării normelor

(1) Organul central de specialitate în domeniul energiei aplică amenzi pentru încălcarea prevederilor prezentei legi în următoarele cazuri:

a) Oricărui operator aerian care nu respectă obligațiile prevăzute la Articolul 5, amenda

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

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

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

d) Oricărui furnizor de combustibil de aviație care nu respectă obligațiile prevăzute la Articolul 4 în ceea ce privește cotele minime de combustibili de aviație sintetici și, în perioada 1 ianuarie 2030-31 decembrie 2034, cotele medii de combustibili de aviație sintetici. Amenda respectivă este proporțională și cu efect de descurajare, și nu mai mică decât dublul rezultatului obținut prin înmulțirea diferenței dintre prețul mediu anual al combustibilului de aviație sintetic și cel al combustibilului de aviație convențional pe tonă cu cantitatea de combustibil de aviație care nu respectă cotele minime menționate la Articolul 4 și în Anexa nr. 1. La stabilirea amenzii referitoare la cotele medii de combustibili de aviație sintetici, RM ia în considerare orice amendă referitoare la cotele minime de combustibili de aviație sintetici aplicată deja furnizorului de combustibil de aviație în ceea ce privește perioada menționată la prezentul alineat, pentru a se evita dublarea sancțiunii.

e) Oricărui furnizor de combustibil de aviație despre care s-a dovedit că a furnizat informații înșelătoare sau inexacte privind caracteristicile sau originea SAF pe care i-a furnizat în conformitate cu articolul 9 alin. (3) și Articolul 10. Amenda respectivă este proporțională și cu efect de descurajare și nu mai mică decât dublul rezultatului obținut prin înmulțirea diferenței dintre prețul mediu anual al combustibilului de aviație convențional și cel al SAF pe tonă cu cantitatea de combustibili de aviație în legătură cu care s-au furnizat informațiile înșelătoare sau inexacte.

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

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

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

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

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

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

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

(7) Guvernul va stabili mecanismul de colectare a veniturilor provenite din amenzi sau echivalentul în valoare financiară al acestor venituri. Veniturile respective se vor utiliza exclusiv pentru a sprijini proiecte de cercetare și inovare în domeniul SAF, producția de SAF sau mecanisme care permit reducerea diferențelor de preț dintre SAF și combustibilii de aviație convenționali.

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

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

Capitolul X

TRANSPARENȚA

Articolul 13. Colectarea și publicarea datelor

(1) Organul central de specialitate în domeniul energiei publice în fiecare an un raport tehnic pe baza rapoartelor menționate la Articolele 7, 9 și 10, care conține cel puțin următoarele informații:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(2) Organul central de specialitate în domeniul energiei poate consulta experți atunci când întocmește raportul respectiv.

Capitolul XI

SISTEMUL DE ETICHETARE DE MEDIU

Articolul 14. Mecanismul de emitere a etichetelor

(1) Organul central de specialitate în domeniul energiei va institui un sistem voluntar de etichetare de mediu care permite măsurarea performanței de mediu a zborurilor.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(9) Organul central de specialitate în domeniul energiei poate solicita operatorului aerian să furnizeze informații suplimentare necesare pentru emiterea etichetei.

(10) În cazul în care operatorul aerian nu prezintă toate informațiile necesare pentru ca Organul central de specialitate în domeniul energiei să emită eticheta solicitată, acesta respinge cererea.

(11) Operatorul aerian poate depune o contestație împotriva deciziilor Organul central

de specialitate în domeniul energiei luate în temeiul alineatului (12). Această contestație este înaintată comisiei pentru soluționarea contestațiilor. Orice decizie luată de Organul central de specialitate în domeniul energiei în temeiul prezentului punct se ia fără întârzieri nejustificate.

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

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

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

(15) Pentru a finanța costurile serviciului prestat de Organul central de specialitate în domeniul energiei, emiterea unei etichete la cererea unui operator aerian este condiționată de plata unui tarif. Veniturile generate de astfel de tarife constituie alte venituri și se gestionează de Organul central de specialitate în domeniul energiei în modul stabilit de Ministerul Finanțelor. Quantumul tarifului se stabilește de Organul central de specialitate în domeniul energiei în mărimea, ce asigură acoperirea costurilor adiacente.

(16) Ca parte a sarcinilor sale în domeniul protecției mediului, astfel cum se prevede la articolul 21 din Codul aerian, Organul central de specialitate în domeniul energiei contribuie la sensibilizarea cu privire la existența sistemului de etichetare stabilit prin prezentul Articol.

(17) Pentru a asigura punerea în aplicare și respectarea normelor prevăzute la prezentul Articol, Organul central de specialitate în domeniul energiei va adopta Regulamentul, care va cuprinde următoarele:

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

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

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

d) condițiile în care Organul central de specialitate în domeniul energiei trebuie să efectueze analiza menționată la alineatul (12);

e) procedura menționată la alineatul (12) prin care Organul central de specialitate în

domeniul energiei poate fie să revoce etichetele existente, fie să emită o etichetă nouă;

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

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

h) posibilitatea și condițiile în care Operatorii aerieni pot afișa, fără a utiliza o etichetă în conformitate cu prezentul Articol, orice informații privind performanța de mediu similare cu cele menționate la articolul 13, alineatul 2, pentru zborurile cu plecare de pe aeroporturi din Republica Moldova.

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

Capitolul XII

MECANISME DE FLEXIBILITATE

Articolul 15. Derogări

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

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

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

(4) Organul central de specialitate în domeniul energiei va prezenta Guvernului un raport precizând principalele constatări ale evaluării efectuate în temeiul articolului 14-15, și după caz, vor interveni cu o propunere legislativă.

Capitolul XIII

RAPORTAREA

Articolul 16. Raportarea

(1) Până la finele anului, ce urmează după primul an de raportare și, ulterior, la fiecare patru ani, Organul central de specialitate în domeniul energiei va prezenta Guvernului un raport privind aplicarea prezentei legi.

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

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

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

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

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

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

(8) Raportul va conține informații detaliate privind asigurarea aplicării prezentei legi.

Raportul va analiza dacă prezenta lege ar trebui să fie modificată și, după caz, ce modificări ar trebui avute în vedere, în conformitate cu un potențial cadru de politică la nivelul OACI privind utilizarea SAF.

(9) În cadrul primului raport prezentat Guvernului, Organul central de specialitate în domeniul energiei va evalua posibile măsuri de optimizare a conținutului combustibililor de aviație.

Capitolul XIV

DISPOZIȚII FINALE ȘI TRANZITORII

Articolul 17. Dispoziții finale

(1) Prezenta lege intră în vigoare peste (12, 18 ?) luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

(2) Guvernul:

a) în termen de (6, 12 ?) luni de la data publicării prezentei legi, va asigura elaborarea și adoptarea actelor normative necesare pentru implementarea acesteia;

b) în termen de (6, 12 ?) luni de la data intrării în vigoare a prezentei legi, va aduce actele sale normative în concordanță cu aceasta.

Termenul va fi stabilit urmare consultării cu părțile vizate și analizei cu privire la perioada de tranziție pentru conformitatea la prevederile proiectului.

PREȘEDINTELE PARLAMENTULUI

Igor GROSU

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

Cote de SAF menționate la Articolul 4

- a) De la **1 ianuarie 2027** ~~?~~, în fiecare an o cotă minimă de 2 % SAF;
- b) De la 1 ianuarie 2030, în fiecare an o cotă minimă de 6 % SAF, din care:
 - i) pentru perioada 1 ianuarie 2030-31 decembrie 2031, o cotă medie aferentă perioadei de 1,2 % combustibili de aviație sintetici, din care în fiecare an o cotă minimă de 0,7 % combustibili de aviație sintetici;
 - ii) pentru perioada 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2034, o cotă medie aferentă perioadei de 2,0 % combustibili de aviație sintetici, din care în fiecare an o cotă minimă de 1,2 % în perioada 1 ianuarie 2032-31 decembrie 2033 și o cotă minimă de 2,0 % în perioada 1 ianuarie 2034-31 decembrie 2034 pentru combustibili de aviație sintetici;
- c) De la 1 ianuarie 2035, în fiecare an o cotă minimă de 20 % SAF, din care o cotă minimă de 5 % combustibili de aviație sintetici;
- d) De la 1 ianuarie 2040, în fiecare an o cotă minimă de 34 % SAF, din care o cotă minimă de 10 % combustibili de aviație sintetici;
- e) De la 1 ianuarie 2045, în fiecare an o cotă minimă de 42 % SAF, din care o cotă minimă de 15 % combustibili de aviație sintetici;
- f) De la 1 ianuarie 2050, în fiecare an o cotă minimă de 70 % SAF, din care o cotă minimă de 35 % combustibili de aviație sintetici.

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

Model pentru raportările operatorilor aerieni

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

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

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

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