



Republica Moldova

GVERNUL

HOTĂRÂRE Nr. HG476/2016
din 20.04.2016

**cu privire la aprobarea Metodologiei
privind baza de calcul și aprobare
a tarifelor pentru serviciile aeroportuare
și de navigație aeriană**

Publicat : 29.04.2016 în MONITORUL OFICIAL Nr. 114-122 art. 543 Data intrării în vigoare

MODIFICAT

[HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24](#)

[Denumire modificată prin [HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24](#)]

Notă:

1) în denumire și în tot textul hotărârii și în denumire și în tot textul Metodologiei, cuvântul „taxe”, la orice formă gramaticală, se substituie cu cuvântul „tarif”, la forma gramaticală corespunzătoare, cu excepția cuvintelor „taxă pentru asigurarea securității aeronautice”;

2) în tot textul hotărârii și al Metodologiei, cuvintele „Ministerul Economiei și Infrastructurii”, la orice formă gramaticală, se substituie cu cuvintele „Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale”, la forma gramaticală corespunzătoare;

3) în tot textul, cuvintele „transporturilor și infrastructurii drumurilor” se substituie cu cuvintele „infrastructurii și dezvoltării regionale” prin [HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24](#);

În temeiul art. 36 alin. (1) și (2), art. 40 alin. (5) și (6) din Codul aerian nr. 301/2017 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr. 95-104, art. 189), cu modificările ulterioare, al art. 67 alin. (2) din Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2019, nr. 400-406, art. 356), cu modificările ulterioare, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

[Clauza de adoptare în redacția [HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24](#)]

Prezenta hotărâre transpune art. 31 (3) lit. (c) din Regulamentul de punere în aplicare

(UE) 2019/317 al Comisiei din 11 februarie 2019 de instituire a unui sistem de performanță și de tarifare în cadrul cerului unic european și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 și (UE) nr. 391/2013.

[Clauza de armonizare introdusă prin HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

1. Se aprobă Metodologia privind baza de calcul și aprobare a tarifelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană (se anexează).

2. Reieșind din necesitățile de dezvoltare a pieței transporturilor și intereselor strategice ale statului, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale poate aproba, cu avizul pozitiv al Autorității Aeronautice Civile, un program de facilități și scutiri la achitarea tarofelor pentru serviciile aeroportuare, la propunerea entității de administrare a aeroportului, fiind respectate principiile echității și transparenței.

3. Programul de facilități și scutiri va avea următoarele obiective:

a) extinderea numărului de curse și destinații, oferind o politică echitabilă, transparentă, nediscriminatorie atât companiilor ce operează, cât și celor care intenționează să opereze pe/de pe aeroport(uri) din Republica Moldova;

b) acordarea asistenței necesare operatorilor aerieni ce lansează operațiuni noi;

c) stimularea transportatorilor aerieni care efectuează sau intenționează să efectueze zboruri internaționale de pasageri pe/de pe aeroport(uri) din Republica Moldova și îndeplinesc toate cerințele și criteriile nominalizate în acest program;

d) stimularea dezvoltării aeroporturilor în calitate de aeroporturi de tranzit.

4. Facilitățile și scutirile prevăzute de program pot fi cumulative, însă nu pot depăși 50% din suma totală indicată în facturile înaintate operatorilor aerieni în conformitate cu tarifele stabilite.

5. Acordarea facilităților și scutirilor pot fi suspendate de către entitatea de administrare a aeroportului, fără notificare prealabilă, în cazul în care operatorul aerian nu achită prompt conturile înaintate și datoria curentă a acestuia față de entitatea de administrare a aeroportului depășește plata medie lunară. Excepție reprezintă cazul de achitare a datoriilor în conformitate cu acordul de reeșalonare a datoriei încheiate între părți.

[Pct. 6 abrogat prin HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

7. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

PRIM-MINISTRU Pavel FILIP

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,

ministrul economiei Octavian Calmîc

Ministrul finanțelor Octavian Armașu

Ministrul transporturilor și

infrastructurii drumurilor Iurie Chirinciuc

Nr. 476. Chișinău, 20 aprilie 2016.

Aprobată

prin Hotărîrea Guvernului nr. 476

din 20 aprilie 2016

METODOLOGIE

privind baza de calcul și aprobare a tarifelor pentru serviciile

aeroportuare și de navigație aeriană

Titlul I

Dispoziții generale

1. Metodologia privind baza de calcul și aprobare a tarifelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană (în continuare - Metodologie) stabilește un cadru de reglementare a elementelor esențiale și condițiile de aplicare a tarifelor de aeroport și navigație aeriană, inclusiv de calculare a tarifelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană (baza de cost), procedura de aprobare a mărimii acestora, pentru a asigura dezvoltarea durabilă a ramurii aviației civile în condițiile siguranței zborurilor, securității aeronautice și calității serviciilor prestate.

2. Prezenta Metodologie este menită să asigure aplicarea normelor stabilite în art. 15 al Convenției privind aviația civilă internațională, Acordul multilateral privind tarifele de rută aeriană, și art. 36 alin. (1) și (2), art. 40 alin. (5) și (6) din Codul aerian nr. 301/2017 și art. 67 din Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică.

[Pct. 2 modificat prin HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

3. Prezenta Metodologie este elaborată în conformitate cu cerințele documentelor Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) Doc 9082 „Politica OACI în domeniul tarifelor aeroportuare și pentru serviciile de navigație aeriană”, Doc 9161 „Manualul privind economia serviciilor de navigație aeriană”, Doc 9562 „Manualul privind economia

aeroporturilor” și Documentului Organizației Europene pentru Securitatea Navigației Aeriene (EUROCONTROL) „Principiile de stabilire a bazei de cost a tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană de rută și calcularea ratei unitare a tarifului”.

4. În baza Acordului privind Spațiul Aerian Comun, semnat de către Republica Moldova și Uniunea Europeană, Metodologia transpune Directiva Parlamentului European și a Consiliului nr. 2009/12/CE din 11 martie 2009 privind tarifele de aeroport, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L70 din 14 martie 2009, Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013 al Comisiei din 3 mai 2013 de stabilire a unei scheme comune de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 128/31 din 9 mai 2013 și Regulamentul (UE) nr. 1191/2010 din 16 decembrie 2010 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1794/2006 de stabilire a unei scheme comune de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L333 din 17 decembrie 2010.

5. Scopurile urmărite la emiterea prezentei Metodologii includ, dar nu se limitează la următoarele:

1) minimizarea riscului aplicării de către entitățile de administrare a aeroporturilor și furnizorii serviciilor de navigație aeriană a practicilor anticoncurențiale sau a eventualelor abuzuri din partea agenților aeronautici care se pot folosi de poziția dominantă pe piața serviciilor aeroportuare și de navigație aeriană;

2) neadmiterea discriminării și asigurarea transparenței la aplicarea tarifelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană;

3) asigurarea investițiilor pentru creșterea (sporirea) capacităților de trafic reieșind din necesitățile actuale și viitoare, suficiente pentru a corespunde cerințelor internaționale privind siguranța zborurilor și securitatea aeronautică;

4) asigurarea protejării utilizatorilor serviciilor aeroportuare și de navigație aeriană și a beneficiarilor (consumatorilor finali).

6. Prevederile Metodologiei se aplică oricărui aeroport certificat de pe teritoriul Republicii Moldova deschis uzului public și furnizorilor serviciilor de navigație aeriană. Entitățile de administrare a aeroporturilor, care nu deserveșc pasageri/mărfuri într-un număr necesar pentru recuperarea completă a cheltuielilor suportate pentru întreținerea aeroportului în cauză, pot stabili tarifele pentru serviciile aeroportuare fără aplicarea metodologiei de raportare a bazei de cost la numărul de unități deserveșc, asigurând, totodată, modalitatea transparentă, uniformă și nediscriminatorie de aplicare a tarifelor pentru serviciile aeroportuare față de toți operatorii aeriens, atât naționali, cât și străini. Mărimile tarifelor și modul de aplicare a acestora se prezintă spre aprobare în modul stabilit de titlul IV.

[Pct. 6 modificat prin HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

7. În sensul prezentei Metodologii se definesc următoarele noțiuni:

[Pct. 7 noțiune „activități de lucru aerian” exclusă prin HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

aeronavă de stat - aeronavă folosită pentru servicii militare, vamale și de poliție;

alte venituri - venituri obținute de la autoritățile publice sau venituri derivate din activități comerciale și/sau, în cazul ratelor unitare pentru navigația aeriană terminală, venituri generate în urma unor contracte sau acorduri încheiate între prestatorii de servicii aeriene și operatorii aeroportuari, care sînt în beneficiul prestatorilor de servicii de navigație aeriană în ceea ce privește nivelul ratelor unitare;

beneficiar (consumator final) - pasagerul sau expeditorul/destinatarul de marfă sau administrația poștală în folosul cărora sînt prestate serviciile de transport aerian comercial;

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;

furnizor de servicii de navigație aeriană - agent aeronautic desemnat pentru prestarea serviciilor de trafic aerian, și/sau de informare aeronautică, și/sau de telecomunicații aeronautice, navigație și supraveghere, și/sau asistență meteorologică a navigației aeriene, după caz;

masă maximă certificată a aeronavei la decolare (MTOM) - greutatea aeronavei indicată în Certificatul de navigabilitate al aeronavei sau în alt document corespunzător;

numărul cursei - indicativul zborului executat într-o direcție de la punctul inițial la destinația finală a traseului, exprimat numeric, precedat de un cod de 2 litere al operatorului aerian care efectuează zborul;

operare comercială - orice operare a unei aeronave, contra cost sau în schimbul altor valori, la dispoziția publicului sau, cînd nu este la dispoziția publicului, care face obiectul unui contract între un operator aerian și un client (*beneficiar*), acesta din urmă neexercitînd nici un control asupra operatorului aerian;

pasager - persoană transportată cu aeronava, pe bază de contract de transport comercial, prin care transportatorul aerian se obligă să ducă pe calea aerului la destinație pasagerul, iar acesta să plătească prețul transportului;

pasager de transfer - pasagerul care sosește la aeroport și pleacă de pe aeroport (cu numere de curse diferite) într-un interval de maximum 24 de ore;

pasager în tranzit - pasagerul care pleacă din aeroport cu aceeași cursă cu care a sosit;

regiune de informare a zborurilor (FIR) - spațiu aerian de dimensiuni definite, în cadrul căruia sînt furnizate servicii de informare a zborurilor și servicii de alarmare;

rețea de aeroporturi - grup de aeroporturi, desemnat în mod corespunzător în acest sens, care este operat de aceeași entitate de administrare a aeroporturilor;

servicii aeroportuare - servicii puse la dispoziția operatorului aerian legate de aterizarea, decolarea, iluminarea, gararea, securizarea aeronavelor, precum și servicii aferente deservirii pasagerilor, bagajelor, mărfurilor și poștei;

servicii de handling la sol - activități de deservire la sol, definite de cadrul normativ aplicabil, desfășurate în bază de certificat emis de Autoritatea Aeronautică Civilă;

[Pct. 7 noțiune modificată prin HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

servicii de navigație aeriană - termen generic ce include serviciile de trafic aerian, serviciul de telecomunicații aeronautice, navigație și supraveghere, serviciile pentru asigurarea asistenței meteorologice a navigației aeriene, serviciile de informare aeronautică, prestate de furnizorul de servicii de navigație aeriană. Aceste servicii sînt asigurate în timpul tuturor fazelor de operare: apropiere, aerodrom și rută (servicii de navigație aeriană de rută și/sau terminală);

serviciu de trafic aerian - termen generic, reprezentînd în situații corespunzătoare serviciul de informare cu privire la zbor, serviciul de alertare, serviciul de consultanță în domeniul traficului aerian, serviciul de control al traficului aerian (servicii de control zonal, de abordare (apropiere) și aerodrom);

tarif pentru serviciile aeroportuare - prelevare obținută în beneficiul entității de administrare a aeroportului și plătită de către utilizatorii aeroportului pentru utilizarea facilităților și a serviciilor care le sînt puse la dispoziție în exclusivitate de entitatea de administrare a aeroportului și care au legătură cu aterizarea, decolarea, iluminarea și gararea aeronavelor și cu deservirea pasagerilor și a mărfurilor;

tarife pentru serviciile de navigație aeriană - prelevare obținută în beneficiul furnizorului de servicii de navigație aeriană și plătită de către utilizatorii de servicii de navigație aeriană pentru serviciile de navigație aeriană de rută și/sau terminală prestate;

transportator aerian - operatorul aerian certificat, care efectuează transport aerian comercial;

utilizator al aeroportului - orice persoană fizică sau juridică, care operează sau propune operarea uneia sau mai multor aeronave, inclusiv responsabilă pentru transportul pe calea aerului a pasagerilor, corespondenței și/sau mărfurilor către sau de la aeroportul în cauză;

utilizator de servicii de navigație aeriană - operatorul aerian care exploatează aeronava în momentul efectuării zborului sau, atunci cînd identitatea acestuia nu este cunoscută, proprietarul aeronavei, în afara cazului în care acesta dovedește că, în momentul respectiv, aeronava era exploatată de o altă persoană;

valoare netă contabilă - costul de intrare sau costul corectat al unui activ imobilizat

(pe termen lung) diminuat cu amortizarea și pierderile din depreciere acumulate;

venituri provenite din activitatea aeronautică - venituri de la tarifele pentru serviciile aeroportuare și pentru serviciile de navigație aeriană;

zbor de asistență medicală de urgență - zbor efectuat în scopul acordării asistenței medicale de urgență la etapa de prespitalizare și spitalizare, precum și a altor misiuni în aceste scopuri;

zbor de căutare și salvare - zbor în cadrul operațiunilor de căutare și salvare care are ca scop căutarea și salvarea persoanelor aflate sub pericolul vieții sau sănătății sale;

zbor de control (testare) - zbor care are drept scop verificarea echipamentului de bord al aeronavei sau a echipamentelor folosite sau care se intenționează a fi folosite ca mijloace la sol pentru navigația aeriană;

zbor intern - zbor efectuat între două puncte aflate pe teritoriul Republicii Moldova fără aterizare intermediară pe teritoriul altui stat;

zbor internațional - zbor efectuat între un punct situat pe teritoriul Republicii Moldova și un punct aflat pe teritoriul altui stat sau între două puncte pe teritoriul Republicii Moldova în cazul în care există o escală stabilită pe teritoriul altui stat;

[Pct. 7 noțiune „zboruri regulate” exclusă prin HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

8. În scopul realizării funcțiilor sale de bază, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale are următoarele atribuții principale:

1) aprobă, la propunerea Autorității Aeronautice Civile, în conformitate cu prezenta Metodologie, mărimile tarifelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană, cu excepția cazurilor prevăzute de alte acte legislative;

2) colaborează cu Consiliul Concurenței și alte autorități, conform delimitării de funcții și atribuții date prin lege;

3) exercită funcțiile de protecție a consumatorilor în domeniul aviației civile.

9. Autoritatea Aeronautică Civilă asigură implementarea cadrului legislativ și normativ în domeniul tarifelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană și supraveghează respectarea de către persoanele fizice și juridice a prevederilor prezentei Metodologii.

10. Autoritatea Aeronautică Civilă în calitate de autoritate publică de supraveghere și control în domeniu exercită următoarele funcții:

1) verifică corectitudinea formării și recomandă pentru aprobare Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale mărimile tarifelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană;

2) examinează baza de cost și nivelul de rentabilitate, precum și monitorizează dinamica indicatorilor economici și financiari de bază ai activității agenților aeronautici care prestează servicii aeroportuare și de navigație aeriană;

3) colectează de la agenții aeronautici date statistice și alte date necesare pentru analiză în scopul prezentei Metodologii, evaluează și prezintă aceste date Ministerului Economiei și Infrastructurii și organismelor internaționale în domeniu;

4) stabilește cerințele de formă și de conținut față de datele statistice și alte date necesare pentru realizarea funcțiilor sale conform prezentei Metodologii și altor acte normative;

5) exercită controlul asupra ritmicității și calității prestării serviciilor aeroportuare și de navigație aeriană, conform normelor economice și tehnologice stabilite;

6) emite prescripții inspectoriale obligatorii privind aspectele financiare și economice ce derivă din aplicarea tarifelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană;

7) oferă Ministerului Economiei și Infrastructurii asistența necesară pentru realizarea atribuțiilor ce îi revin conform prezentei Metodologii.

11. Entitățile de administrare a aeroporturilor, furnizorii serviciilor de navigație aeriană vor aplica pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană doar tarife reglementate și aprobate conform prezentei Metodologii. Perceperea oricăror altor tarife este interzisă.

12. Utilizatorii aeroporturilor și serviciilor de navigație aeriană au obligația de a achita entității de administrare a aeroportului și furnizorului serviciilor de navigație aeriană tarifele stabilite în conformitate cu prezenta Metodologie.

13. Entitatea de administrare a aeroportului sau reprezentantul său are dreptul să rețină decolarea oricărei aeronave pînă în momentul cînd operatorul aeronavei achită sau prezintă o garanție adecvată de plată, acceptabilă pentru entitatea de administrare a aeroportului, a tarifelor pentru serviciile aeroportuare și a altor datorii restante pentru serviciile prestate.

14. Furnizorul serviciilor de navigație aeriană sau reprezentantul său este în drept să refuze acordarea serviciilor sale oricărei aeronave pînă cînd operatorul aeronavei nu va achita tariful pentru serviciile de navigație aeriană și datoriile la serviciile prestate.

Titlul II

Tarifele pentru serviciile aeroportuare

Capitolul I

Costurile suportate pentru prestarea serviciilor

aeroportuare (baza de cost)

15. La determinarea bazei de cost a tarifelor pentru serviciile aeroportuare, se aplică următoarele principii:

1) costul care urmează a fi alocat se consideră costul integral aferent prestării serviciilor aeroportuare, precum și a serviciilor auxiliare, care oferă suportul necesar activităților de bază, inclusiv sumele corespunzătoare pentru costul de capital și amortizarea activelor, precum și costurile de întreținere, exploatare, gestionare și administrare;

2) operatorii de aeronave și alți utilizatori de aeroport, inclusiv consumatorii finali, nu sînt tarifați pentru facilitățile și serviciile care nu le folosesc;

3) se include doar costul facilităților și serviciilor utilizate în comun în cadrul traficului aerian internațional, cu excluderea nemijlocită a costului facilităților sau a sediilor închiriate sau utilizate pe principii generale și tarife separat;

4) aeroporturile trebuie să mențină datele aferente costului suportat în detalii suficiente pentru a facilita consultarea, transparența și supravegherea economică;

5) se ia în considerare alocarea costurilor în ceea ce privește spațiul sau facilitățile utilizate de către autoritățile publice, dacă acestea sînt oferite cu titlu gratuit;

6) raportul de costuri care urmează să fie alocat diverselor categorii de utilizatori, inclusiv aeronavelor de stat, se determină pe o bază echitabilă, astfel încît nici o categorie de utilizatori să nu fie împovărată cu costuri care nu sînt atribuite acestora;

7) aeroporturile generează suficiente venituri pentru a depăși toate costurile operaționale directe și indirecte (inclusiv cele generale și administrative), și astfel asigură o rentabilitate rezonabilă a activelor, încît să contribuie la o finanțare eficientă pe piețele de capital, în scopul de a investi în aeroporturi noi sau extinderea infrastructurii celor existente;

8) costurile direct atribuite funcțiilor de supraveghere (de siguranță, de securitate și de supraveghere economică) a menținerii condițiilor de certificare pentru serviciile aeroportuare sînt incluse în baza de cost pentru tarifele pentru serviciile aeroportuare;

9) se asigură transparența bazei de calcul a tarifelor în funcție de costuri și în privința repartizării costurilor între diferite servicii;

10) nu sînt permise subvențiile încrucișate între serviciile aeroportuare. Subvențiile încrucișate sînt permise numai dacă sînt justificate din motive obiective și sub rezerva identificării clare.

15¹. Costurile suportate de entitatea de administrare a aeroportului, în scopul prestării serviciilor aeroportuare pentru care este aprobat tariful, includ:

1) cheltuieli directe, legate în exclusivitate de prestarea serviciilor respective;

2) cheltuieli indirecte, comune pentru mai multe servicii aeroportuare, tangențial legate de prestarea serviciilor respective;

3) cheltuieli administrative, alocate pentru întreținerea structurii administrative a entității de administrare a aeroportului.

[Pct. 15¹ introdus prin HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

16. Costurile suportate pentru prestarea serviciilor aeroportuare includ:

1) cheltuieli privind personalul, și anume:

a) sumele retribuițiilor pentru munca efectiv prestată, calculate conform formei de retribuire în acord și/sau în regie (pe unitate de timp), premiilor și sporurilor la salarii, ajutoarelor materiale, compensațiilor și adaosurilor la salarii (în funcție de regimul și condițiile de muncă), indemnizațiilor pentru concediile de odihnă anuale și suplimentare plătite, altor plăți calculate tuturor categoriilor de personal care activează în cadrul entității, sumele contribuțiilor de asigurări sociale de stat obligatorii și primelor de asigurare obligatorie de asistență medicală calculate din sumele retribuițiilor aferente tuturor categoriilor de personal al entității;

b) suma cheltuielilor aferente constituirii provizionului pentru plata indemnizațiilor pentru concediile de odihnă anuale etc.

2) alte cheltuieli operaționale, care includ cheltuielile suportate prin achiziționarea mărfurilor și serviciilor utilizate pentru prestarea serviciilor aeroportuare (materiale, combustibil, energie electrică, energie termică, apă, canalizare, telecomunicații, servicii medicale, instruire, transport, reparații mijloace fixe), inclusiv costurile de utilizare a sistemului de înregistrare a pasagerilor și cheltuielile legate de acordarea asistenței persoanelor cu dizabilități de care entitatea de administrare a aeroporturilor este responsabilă, raportate în conturi separate, auditate anual;

[Pct. 16 subpct. 2) modificat prin HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

2¹) cheltuieli indirecte și administrative;

[Pct. 16 subpct. 2¹) introdus prin HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

3) cheltuieli privind amortizarea și deprecierea imobilizărilor - se referă la totalitatea activelor imobilizate pentru exploatare în scopul prestării de servicii aeroportuare. Calcularea amortizării activelor fixe se efectuează în conformitate cu durata de funcționare utilă preconizată a activelor, utilizându-se metoda liniară;

4) costul de capital, care este egal cu produsul dintre:

a) suma între valoarea netă contabilă medie a activelor imobilizate utilizate de entitatea de administrare a aeroportului, care sînt în exploatare sau în curs de execuție, precum și eventualele ajustări la activele totale, și a valorii medii a activelor circulante nete (cu excepția conturilor purtătoare de dobîndă), care sînt necesare pentru prestarea de

servicii aeroportuare; și

b) media ponderată a ratei dobânzii pentru datorii și a rentabilității capitalului propriu;

5) pierderi excepționale - pierderi netipice și neordinare legate de prestarea serviciilor aeroportuare care au fost suportate în decursul aceluiași an;

6) toate celelalte cheltuieli aferente, inclusiv tarife și drepturi vamale plătite și nerecuperabile.

16¹. Cheltuielile indirecte și administrative se indică în total pe entitate, cu calcularea cotei acestora, care poate fi atribuită fiecărui tip de servicii aeroportuare.

[Pct. 16¹ introdus prin HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

16². Cota serviciilor indirecte și administrative atribuite cheltuielilor care urmează a fi recuperate din contul fiecărui tarif aeroportuar se determină în fiecare an în parte, pornind de la cota fiecărui tip de venituri încasate de entitatea de administrare a aeroportului la aplicarea tarifelor pentru prestarea serviciilor aeroportuare, precum și a altor venituri (din activități/servicii conexe).

[Pct. 16² introdus prin HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

16³. Pentru a argumenta atribuirea corectă a cheltuielilor suportate la categoria respectivă de servicii aeroportuare, entitatea de administrare a aeroportului prezintă sumarul calculelor separate al cheltuielilor pentru întreținerea fiecărei subdiviziuni structurale ale cărei atribuții regulamentare reflectă participarea la procesul complex de măsuri pentru asigurarea deservirii aeroportuare.

[Pct. 16³ introdus prin HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

16⁴. Cheltuielile pentru întreținerea fiecărei subdiviziuni structurale implicate direct și/sau indirect în procesul de prestare a serviciilor aeroportuare urmează a fi reflectate sub aspectul tipurilor de cheltuieli:

1) remunerarea muncii;

2) contribuții sociale și medicale;

3) cheltuieli materiale (materiale, combustibil, energie electrică, energie termică, apă și canalizare, telecomunicații, servicii medicale, instruire, transport);

4) deprecierea activelor pe termen lung;

5) alte cheltuieli operaționale;

6) reparații mijloace fixe.

[Pct. 16⁴ introdus prin HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

Capitolul II

Lista tarifelor pentru serviciile aeroportuare

17. Tarifele pentru serviciile aeroportuare sînt următoarele:

- 1) tarif pentru serviciile de aterizare;
- 2) tarif servicii pentru pasageri;
- 3) tarif pentru asigurarea securității aeronautice:
 - a) pentru aeronave care transportă pasageri;
 - b) pentru aeronave care transportă cargo, poștă;
 - c) pentru aeronave care nu au încărcătură comercială;
- 4) tarif pentru staționarea supralimită a aeronavei.

18. Pot fi introduse următoarele tarife:

- 1) tarif pentru finanțarea anticipată a proiectelor investiționale;
- 2) tarif pe zgomotul ambiental aeroportuar;
- 3) tarif pe poluarea aerului care afectează calitatea aerului local.

Capitolul III

Tarif pentru serviciile de aterizare

19. Tarif pentru serviciile de aterizare pe aeroporturile civile ale Republicii Moldova se percepe pentru o aterizare și decolare consecutivă a aeronavei și dă dreptul la:

- 1) utilizarea suprafețelor și facilităților de aterizare a aerodromului;
- 2) utilizarea facilităților, instalațiilor aeroportului, instalațiilor de balizaj luminos și dispozitivelor de iluminare ale aeroportului, cu excepția celor tarifate separat;
- 3) utilizarea pozițiilor de staționare a aeronavelor pe o durată de pînă la 3 ore după aterizare pentru aeronavele ce execută curse de pasageri și 6 ore pentru aeronavele cargo.

19¹. Din contul tarifului pentru serviciile de aterizare sunt acoperite cheltuielile entității de administrare a aeroportului pentru:

- 1) întreținerea pistelor de aterizare, a suprafețelor peronului, rulare;

2) asigurarea iluminării aerodromului;

3) asigurarea activităților de căutare - salvare în zona de responsabilitate a aeroportului;

4) servicii de pompieri - salvatori și servicii medicale în zona aeroportului;

5) asigurarea ornitologică a siguranței zborurilor în zona aeroportului;

6) dirijarea repartizării locurilor de parcare a aeronavelor;

7) dirijarea aeronavelor la sol de tip „follow me”, în cazurile în care aceasta este obligatorie din punctul de vedere al siguranței zborurilor;

8) servicii de agent pentru prestarea serviciilor aeroportuare, servicii speciale.

[Pct. 19¹ introdus prin HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

20. Unitatea de măsură este EURO/tonă MTOM.

21. Baza de tarifare pentru calcularea plății constituie masa maximă certificată a aeronavei la decolare conform Certificatului de navigabilitate al aeronavei sau alt document echivalent, prezentat de către operatorul aerian sau proprietarul aeronavei.

22. Distanța parcursă nu este un factor în stabilirea tarifului pentru serviciile de aterizare.

23. Sînt scutiți de plata tarifului pentru serviciile de aterizare:

1) pentru aeronavele de stat ale Republicii Moldova;

2) pentru aeronavele civile care efectuează zboruri de asistență medicală de urgență, căutare-salvare sau transportă personal și materiale în cadrul acestor operațiuni;

3) pentru aeronavele care efectuează operațiuni umanitare și ajutor umanitar în cazul calamităților naturale sau stare excepțională;

4) pentru aeronavele aflate în primejdie, care sînt nevoite să aterizeze datorită unor cauze tehnice, condiții meteorologice nefavorabile, situații de forță majoră;

5) pentru aeronavele care efectuează zboruri de control (testare) exclusiv în scopul verificării sau testării echipamentelor folosite sau care se preconizează a fi folosite ca mijloace la sol pentru navigația aeriană;

6) pentru aeronavele operate de companiile aeriene naționale, care efectuează zboruri de control (testare) și de antrenament, pe principii necomerciale;

7) pentru aeronavele antrenate în zboruri demonstrative în cadrul acțiunilor social culturale;

8) pentru aeronavele care efectuează zboruri pentru transportarea delegațiilor oficiale naționale și străine la solicitarea Guvernului.

24. Condițiile suplimentare de aplicare a tarifului pentru serviciile de aterizare sînt următoarele:

1) la zborurile interne, precum și zborurile efectuate cu elicoptere tarife se reduce cu 50%;

2) la escalele necomerciale pentru alimentare cu combustibil a aeronavelor tariful se reduce cu 50%;

3) în cazul în care se execută numai decolarea sau numai aterizarea se percepe 50% din tariful stabilit;

4) pentru fiecare decolare și fiecare aterizare produsă, începînd cu ultima duminică a lunii martie pînă în ultima duminică a lunii octombrie (sezonul de vară) de la orele 20⁰⁰ pînă la 06⁰⁰ și în perioada începînd cu ultima duminică a lunii octombrie pînă în ultima duminică a lunii martie (sezonul de iarnă) de la orele 18⁰⁰ pînă la 07⁰⁰ ora locală, tariful se majorează cu 20%;

5) pentru aeronavele cu greutatea de pînă la 2 tone se aplică tariful de aterizare în mărime de 2 euro pentru o tonă MTOM.

Capitolul IV

Tariful pentru staționarea supralimită a aeronavei

25. Tariful pentru staționarea supralimită a aeronavei se achită de către operatorul aerian sau proprietarul aeronavei către entitatea de administrare a aeroportului și include paza aeronavelor, utilizarea locurilor de staționare și facilităților aeroportului pe perioada de staționare.

26. Unitatea de măsură este euro/ tonă/oră.

27. Baza de tarifare pentru calcularea plății constituie masa maximă certificată a aeronavei la decolare, conform Certificatului de navigabilitate al aeronavei sau altui document echivalent al aeronavei, prezentat de către operatorul aerian sau proprietarul aeronavei, precum și durata de staționare a aeronavei.

28. Tariful se percepe pentru fiecare oră de staționare a aeronavei, cu excepția primelor 3 ore după aterizare pentru aeronavele de pasageri și 6 ore pentru aeronavele cargo. Obligațiunile de plată apar imediat după expirarea limitei de timp indicate.

29. Operatorul aerian care deține pe aeroport stație de întreținere de bază sau execută în preponderență zboruri comerciale de pe acest aeroport și care necesită staționare pe timp de noapte din cauza orarului specific al zborului, beneficiază de servicii de staționare pe aeroport în condiții avantajoase stabilite în contract cu entitatea de administrare a aeroportului. Aceste condiții contractuale trebuie să fie nediscriminatorii și

transparente.

30. Tariful pentru staționarea supralimită a aeronavei nu se achită pentru:

- 1) aeronavele civile care efectuează zboruri de asistență medicală de urgență, căutare-salvare sau transportă personal și materiale în cadrul acestor operațiuni;
- 2) aeronavele care efectuează operațiuni umanitare și ajutor umanitar în cazul calamităților naturale sau stare excepțională;
- 3) aeronavele aflate în primejdie, care sînt nevoite să aterizeze datorită unor cauze tehnice, condiții meteorologice nefavorabile, situații de forță majoră;
- 4) aeronavele de stat ale Republicii Moldova;
- 5) aeronavele care efectuează zboruri pentru transportarea delegațiilor oficiale naționale și străine la solicitarea Guvernului Republicii Moldova;
- 6) aeronavele antrenate în zboruri demonstrative în cadrul acțiunilor social culturale;
- 7) aeronavele care efectuează zboruri de control (testare) exclusiv în scopul verificării sau al testării echipamentelor folosite sau care se preconizează a fi folosite ca mijloace la sol pentru navigația aeriană.

[Pct. 30 subpct. 7) introdus prin HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

Capitolul V

Taxa pentru asigurarea securității aeronautice

31. Taxa pentru asigurarea securității aeronautice se achită de către operatorul aerian sau proprietarul aeronavei și include măsurile de securitate aeronautică acordate de entitatea de administrare a aeroportului.

31¹. Sumele încasate prin aplicarea taxei pentru asigurarea securității aeronautice se utilizează exclusiv la completarea surselor de finanțare destinate următoarelor acțiuni sau activități:

- 1) asigurarea controlului accesului în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroportului;
- 2) controlul de securitate al persoanelor, altele decât pasagerii, și al bunurilor transportate de către acestea;
- 3) controlul de securitate al vehiculelor;
- 4) instruirea operatorilor de control de securitate;
- 5) activități de supraveghere, de patrulare și alte controale fizice;

6) acoperirea cheltuielilor aferente personalului propriu antrenat în mod direct și exclusiv în sistemul de securitate aeroportuară, incluzând și personalul cu atribuții în domeniul securității cibernetice și al controlului calității;

7) achiziția, operarea și întreținerea tehnică a echipamentelor utilizate pentru asigurarea securității activității pe aeroport;

8) executarea lucrărilor de investiții și de reparații capitale (inclusiv executarea studiilor și a proiectelor aferente), precum și a lucrărilor de întreținere, pentru obiectivele ce concură în mod direct la asigurarea securității activității de pe aeroport;

9) achiziția de produse și de servicii de securitate cibernetică.

[Pct. 31¹ introdus prin HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

32. Unitatea de măsură este:

- 1) pentru aeronavele care transportă pasageri - euro/pasager la plecare;
- 2) pentru aeronavele care transportă cargo, poștă - euro/tonă cargo sau poștă;
- 3) pentru aeronavele care nu au încărcătură comercială - euro/tonă MTOM.

33. Baza de taxare pentru calculare se stabilește pentru:

1) aeronavele care decolează și care transportă pasageri, reieșind din numărul de pasageri îmbarcați;

2) aeronavele cargo, reieșind din cantitatea de cargo sau poștă îmbarcată și transportată;

3) aeronavele care decolează și care nu transportă pasageri, cargo sau poștă, reieșind din masa maximă certificată a aeronavei la decolare conform Certificatului de navigabilitate al aeronavei sau altui document echivalent al aeronavei, prezentat de către operatorul aerian sau proprietarul aeronavei.

34. Taxa aferentă costurilor de securitate pentru furnizori, operatorii de aeronave și/sau consumatorii finali trebuie să fie direct legată de costurile de furnizare a serviciilor de securitate în cauză și trebuie să fie concepută pentru a nu recupera mai mult decât costurile totale de securitate suportate.

35. Nu se aplică discriminări între utilizatori la aplicarea tarifului pentru nivelul de securitate oferit. Costurile suplimentare suportate pentru niveluri adiționale de securitate prevăzute în mod regulat la cererea anumitor utilizatori sînt suportate de acești utilizatori.

36. Sînt scutite de plata tarifelor pentru asigurarea securității aeronautice:

1) aeronavele civile care efectuează zboruri de asistență medicală de urgență, căutare-salvare sau transportă personal și materiale în cadrul acestor operațiuni;

2) aeronavele care efectuează operațiuni umanitare și ajutor umanitar în cazul calamităților naturale sau stare excepțională;

3) aeronavele aflate în primejdie, care sînt nevoite să aterizeze din cauze tehnice, condiții meteorologice nefavorabile, situații de forță majoră;

4) aeronavele care efectuează zboruri de control (testare) exclusiv în scopul verificării sau testării echipamentelor folosite sau care se preconizează a fi folosite ca mijloace la sol pentru navigația aeriană;

5) aeronavele, operate de companiile aeriene naționale, care efectuează zboruri de control (testare) și de antrenament, pe principii necomerciale;

6) aeronavele de stat ale Republicii Moldova;

7) aeronavele care efectuează zboruri pentru transportarea delegațiilor oficiale naționale și străine la solicitarea Guvernului Republicii Moldova;

8) pasagerii în tranzit;

[Pct. 36 subpct. 8) modificat prin HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

9) copiii în vîrstă de pînă la doi ani.

Capitolul VI

Tariful pentru serviciile pentru pasageri

37. Tarif pentru serviciile pentru pasageri se percepe de la operatorii aeriени pentru fiecare pasager și dă dreptul la utilizarea suprafețelor și facilităților aerogării (inclusiv a sistemului de înregistrare a pasagerilor), cu excepția serviciilor de handling. Tariful pentru serviciile pentru pasageri dă dreptul și la asistență acordată persoanelor cu dizabilități, de care entitatea de administrare a aeroportului este responsabilă.

37¹. Din contul tarifului pentru serviciile destinate pasagerilor sunt acoperite cheltuielile entității de administrare a aeroportului pentru:

1) întreținerea aerogării;

2) întreținerea terenului adiacent aerogării;

3) serviciile antrenate în deservirea pasagerilor în aerogară (lobby, servicii informații, zone înregistrare, așteptare, camera mamei și copilului, punct medical, WC și altele, pentru care nu se percepe plată suplimentară);

4) asigurarea informațională a pasagerilor;

5) cheltuielile legate de acordarea asistenței persoanelor cu dizabilități, de care entitatea de administrare a aeroporturilor este responsabilă.

[Pct. 37¹ introdus prin HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

38. Unitatea de măsură este euro/pasager.

39. Pentru pasagerii în transfer și în tranzit plata se percepe numai o dată la plecare din aeroport.

40. Sînt scutiți de achitarea tarifului serviciilor pentru pasageri:

1) copiii în vîrstă de pînă la doi ani;

2) persoanele care se îmbarcă în aeronavele scutite de plata tarifului de aterizare;

3) personalul de inspecție și control al Autorității Aeronautice Civile;

4) echipajele care participă la exploatarea aeronavelor, precum și echipajele care călătoresc în calitate de pasager, nefiind în misiunea de zbor, la plecarea/sosirea de pe/pe aeroport, pentru a prelua o misiune de zbor în continuare sau în revenire după exercitarea unei misiuni de zbor.

Capitolul VII

Tariful pentru finanțarea anticipată a proiectelor

investiționale

41. Prin derogare de la principiile generale privind stabilirea tarifelor în baza costurilor suportate și protecția utilizatorilor de tarifare pentru facilitățile și serviciile care nu le folosesc, în special din cauza că ele nu există sau nu sînt disponibile în prezent, se admite finanțarea anticipată a proiectelor investiționale de modernizare a infrastructurii aeroportuare, în cazul în care această soluție este cel mai potrivit mijloc de finanțare a investițiilor majore pe termen lung.

42. Pentru finanțarea anticipată a proiectelor investiționale poate fi introdusă un tarif special care se stabilește pentru fiecare proiect investițional concret și pentru o perioadă și condiții predeterminate.

43. Decizia privind aprobarea proiectelor investiționale care necesită finanțare anticipată prin tarife speciale și condițiile de aplicare a tarifului în cauză se adoptă de către Guvern.

44. La examinarea propunerilor privind stabilirea tarifului pentru finanțarea anticipată a proiectelor investiționale se evaluează următoarele condiții:

1) dacă sînt luate în considerare alte venituri;

2) dacă este asigurată supravegherea economică efectivă și transparentă asupra perceperii tarifelor de la utilizatori și acordării serviciilor corespunzătoare;

3) dacă este asigurată contabilitatea completă și transparentă care permite urmărirea faptului alocării mijloacelor bănești, percepute ca tarife de la utilizatori, în scopurile determinate;

4) dacă sînt organizate consultările prelabile și transparente cu utilizatorii, și pe cît este posibil sînt încheiate acorduri în acest sens.

În consecința deciziei de stabilire a tarifului de finanțare anticipată a proiectelor investiționale utilizatorii vor beneficia de tarife mai mici și de majorare mai lentă a mărimii acestora decît dacă vor fi introduse brusc (deodată) după crearea unor facilități sau a infrastructurii noi.

Capitolul VIII

Tariful pe zgomotul ambiental

aeroportuar

45. Dacă interesul public și general impune aplicarea de către entitatea de administrare a aeroportului a măsurilor de atenuare sau prevenire a nivelului sporit de zgomot ambiental costurile suportate în acest sens se recuperează de la utilizatorii aeroportului respectiv. Aceste costuri includ exclusiv cheltuielile legate de prestarea de către entitatea de administrare a aeroportului a serviciilor de proiectare, de organizarea concursurilor, de investițiile capitale în construcții, de procurarea echipamentelor și de întreținerea curentă a acestora, de măsurile organizatorice aprobate în planul de acțiuni la stabilirea acestui tarif.

[Pct. 45 modificat prin HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

46. Mărimea tarifului pe zgomotul ambiental aeroportuar se aprobă cu condiția că entitatea de administrare a aeroportului a organizat consultări cu privire la orice elemente de cheltuieți care urmează să fie recuperate de la utilizatori, cu aplicarea următoarelor principii:

1) tariful va recupera doar costurile măsurilor aplicate pentru atenuarea sau prevenirea nivelului sporit de zgomot;

2) tariful va fi asociată cu tariful de aterizare, eventual prin intermediul aplicării unei supratarife sau reduceri;

3) pentru zgomotul produs de aeronave se va ține cont de cerințele referitor la certificarea de zgomot din anexa 16 „Protecția mediului” la Convenția privind aviația civilă internațională;

4) tariful va fi nediscriminatorie pentru utilizatorii aeroportului și nu va fi stabilită la un nivel astfel încît să fie prohibitiv de mare pentru operarea anumitor aeronave.

47. Unitatea de măsură este euro/dB.

Capitolul IX

Tariful pentru poluarea aerului care afectează calitatea aerului local

48. În cazul în care apar probleme privind calitatea aerului pe teritoriul aeroportului sau în împrejurimea acestuia se aplică tariful pentru poluarea aerului.

49. Costurile suportate de către entitatea de administrare a aeroportului pentru punerea în aplicare a măsurilor de prevenire sau atenuare a daunelor respective se recuperează de la utilizatorii aeroportului. Aceste costuri includ exclusiv cheltuielile legate de prestarea de către entitatea de administrare a aeroportului a serviciilor de proiectare, de organizarea concursurilor, de investițiile capitale în construcții, de procurarea echipamentelor și de întreținerea curentă a acestora, de măsurile organizatorice aprobate în planul de acțiuni la stabilirea acestui tarif.

[Pct. 49 modificat prin HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

50. La aprobarea mărimii tarifului legate de poluarea aerului se aplică următoarele principii:

1) tariful trebuie să recupereze numai costurile măsurilor aplicate pentru atenuarea sau prevenirea daunelor cauzate de aeronave;

2) baza de cost pentru tariful se va stabili într-o manieră transparentă, iar cota directă atribuită aeronavelor se va evalua corespunzător;

3) înainte de aplicarea tarifului vor avea loc consultări cu părțile interesate;

4) tariful va fi concepută pentru soluționarea problemei calității aerului la nivel local cu costuri eficiente;

5) tariful va fi stabilită pentru a recupera costurile aferente de la utilizatorii aeroporturilor într-o manieră corectă și echitabilă, fiind nediscriminatoriu între utilizatori și nu va fi stabilită la un nivel astfel încât să fie prohibitiv de mare pentru operarea anumitor aeronave;

6) tariful va fi asociată cu un tarif de aterizare, eventual prin intermediul aplicării unei supratarife, sau ca tarif separată, cu condiția identificării corecte a costurilor;

7) la aplicarea tarifului se vor utiliza date ce reflectă operațiunile efective ale aeronavelor;

8) entitatea de administrare a aeroportului va menține înregistrări aferente tarifelor colectate și ale utilizării mijloacelor bănești legate de poluarea aerului conform destinației, și va asigura publicarea datelor pentru utilizatorii interesați.

51. Informația aferentă tarifului pentru poluarea aerului se raportează către OACI.

52. Unitatea de măsură este euro/kg Nox.

Capitolul X

Diferențierea serviciilor și plata tarifelor pentru serviciile aeroportuare

53. Entitatea de administrare a aeroportului poate pune la dispoziție servicii aeroportuare, terminale sau părți din terminale, care să difere din punct de vedere al calității și al destinației, în scopul de a putea pune la dispoziție servicii personalizate sau un terminal sau o parte dintr-un terminal cu o destinație specifică. Tarifele pentru serviciile aeroportuare pot fi diferențiate în funcție de calitatea și de sfera acestor servicii, de corespunderea infrastructurii, precum și de costurile acestora sau în baza oricărei alte justificări obiective și transparente.

[Pct. 53 în redacția HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

54. În cazul în care la serviciile personalizate și/sau la un terminal sau la o parte dintr-un terminal cu destinație specifică doresc să aibă acces mai mulți utilizatori ai aeroportului decât este posibil, datele fiind constrângerile de capacitate, accesul se stabilește în baza unor criterii relevante, obiective, transparente și nediscriminatorii. Criteriile respective vor fi propuse de către entitatea de administrare a aeroportului, coordonate cu Autoritatea Aeronautică Civilă și aprobate de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

54¹. La stabilirea tarifelor, entitatea de administrare a aeroportului se asigură că tarifele pentru serviciile aeroportuare nu discriminează între utilizatorii aeroporturilor. Acest lucru nu împiedică însă adaptarea acestor tarife de aeroport în funcție de anumite aspecte de interes public și general, cum ar fi: atragerea companiilor aeriene, destinațiile spre care se operează, tipul operațiunilor regulate/neregulate, tipul aeronavelor, inclusiv chestiuni referitoare la protecția mediului. Criteriile utilizate pentru o astfel de adaptare trebuie să fie relevante, obiective și transparente.

[Pct. 54¹ introdus prin HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

55. Transportatorul aerian și entitatea de administrare a aeroportului pot conveni ca, pentru pasagerii cu dizabilități pe care transportatorul respectiv îi transportă spre și dinspre aeroport, entitatea de administrare a aeroportului să furnizeze asistență la un standard mai înalt sau să furnizeze servicii suplimentare față de cele aflate în responsabilitatea sa. În scopul finanțării acestora, entitatea de administrare a aeroportului poate percepe transportatorului aerian un tarif suplimentar față de cea menționată la punctul 39, care este transparentă, raportată la preț și stabilită după consultarea transportatorului aerian respectiv.

56. Scutirile de plata tarifelor pentru serviciile aeroportuare prevăzute în punctul 23 subpunctul 7) și punctul 30 subpunctul 6) se efectuează în baza ordinului emis de ministrul

infrastructurii și dezvoltării regionale.

[Pct. 56 în redacția HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

57. Plata tarifelor pentru serviciile aeroportuare se percepe în monedă națională sau euro, în funcție de contractele încheiate între utilizator și entitatea de administrare a aeroportului, precum și conform serviciilor acordate. Suma înaintată spre plată în euro se calculează în urma rotunjirii aritmetice și se exprimă fără zecimale. Plata tarifelor pentru serviciile aeroportuare se percepe în euro sau echivalentul acestora în monedă națională la cursul stabilit de Banca Națională a Moldovei la data tranzacției.

Titlul III

Tarifele pentru serviciile de navigație aeriană

Capitolul I

Costurile suportate pentru prestarea serviciilor

de navigație aeriană (baza de cost)

58. La determinarea bazei de cost a tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană se vor respecta următoarele principii:

1) costul care urmează să fie distribuit între utilizatorii serviciilor de navigație aeriană este costul stabilit al furnizării serviciilor de navigație aeriană, inclusiv sumele corespunzătoare pentru costurile de capital și amortizarea activelor, precum și costurile de întreținere, operare, gestionare și administrare;

2) costurile care urmează să fie luate în considerare sînt cele evaluate în raport cu facilitățile și serviciile furnizate, inclusiv serviciile prin satelit, prevăzute și puse în aplicare în cadrul Planului regional OACI de navigație aeriană și, după caz, suplimentate în vederea realizării recomandărilor relevante efectuate de către Conferința regională de navigație aeriană OACI. Orice alte facilități și servicii, cu excepția serviciilor furnizate la cererea operatorilor aerieni, vor fi excluse, exact ca și costul facilităților sau serviciilor furnizate pe bază de contract sau însuși de către operatorii aerieni, precum și orice cheltuieli excesive de construcție, exploatare sau de întreținere;

3) costurile pentru serviciile de navigație aeriană furnizate în timpul etapelor operațiunilor cu aeronave în toate fazele de operare (controlul de apropiere, controlul de aerodrom) vor fi identificate separat;

4) costurile de întreținere ale serviciilor, cum ar fi serviciile de meteorologie aeronautică, serviciile de informare aeronautică și alte servicii auxiliare, de asemenea, vor fi identificate separat;

5) costurile pentru anumite măsuri de securitate cu caracter preventiv pentru furnizarea serviciilor de navigație aeriană, care sînt legate în mod specific de domeniul aviației civile și efectuate pe o bază de rutină, pot fi incluse în baza de cost a tarifelor pentru

serviciile de navigație aeriană, în măsura în care acestea nu au fost deja luate în considerare în contextul măsurilor legate de securitate. Costurile asociate cu securitatea aeroportului nu trebuie să fie combinate cu costurile aferente securității cu privire la facilitățile sau serviciile de navigație aeriană;

6) serviciile de navigație aeriană urmează să genereze suficiente venituri pentru a depăși toate costurile operaționale directe și indirecte și, astfel, să se asigure o rentabilitate rezonabilă a activelor, încât să contribuie la o finanțare eficientă pentru a investi în noi servicii de navigație aeriană sau a îmbunătăți infrastructura serviciilor de navigație aeriană;

7) costurile direct atribuite funcțiilor de supraveghere (de siguranță, de securitate și de supraveghere economică) a menținerii condițiilor de certificare pentru serviciile de navigație aeriană se includ în baza de cost a tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană;

8) se va asigura transparența bazei de calcul a tarifelor în funcție de costuri și în privința repartizării costurilor între diferite servicii;

9) nu sînt permise subvențiile încrucișate între serviciile de navigație aeriană de rută și cele terminale. Costurile care corespund atît serviciilor de navigație aeriană terminală, cît și celor de navigație aeriană de rută se repartizează în mod proporțional între serviciile de rută și serviciile de terminal în baza unei metodologii transparente. Subvențiile încrucișate sînt permise numai între diferitele servicii de navigație aeriană care fac parte din una dintre cele două categorii menționate, numai dacă sînt justificate din motive obiective și sub rezerva identificării clare.

59. Prevederile prezentului titlu se aplică tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană doar în partea în care nu contravine prevederilor Documentului Organizației Europene pentru Securitatea Navigației Aeriene (EUROCONTROL) „Principiile de stabilire a bazei de cost a tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană de rută și calcularea ratei unitare a tarifului” sau altor acorduri internaționale la care Republica Moldova este parte.

60. Costurile suportate pentru prestarea serviciilor de navigație aeriană în privința instalațiilor și serviciilor puse la dispoziție includ:

1) cheltuielile generale administrative, formarea, studiile, testările, precum și cercetarea și dezvoltarea aferente prestării de servicii de navigație aeriană;

2) costurile atribuite funcțiilor de supraveghere a menținerii condițiilor de certificare;

3) costurile aferente ce decurg din acorduri internaționale.

61. Costurile privind serviciile, instalațiile și activitățile eligibile pentru prestarea serviciilor de navigație aeriană sînt reflectate în:

1) cheltuieli privind personalul, care cuprind:

a) sumele retribuițiilor pentru munca efectiv prestată, calculate conform formei de retribuire în acord și/sau în regie (pe unitate de timp), premiilor și sporurilor la salarii, ajutoarelor materiale, compensațiilor și adaosurilor la salarii (în funcție de regimul și

condițiile de muncă), indemnizațiilor pentru concediile de odihnă anuale și suplimentare plătite, altor plăți calculate tuturor categoriilor de personal care activează în cadrul entității, sumele contribuțiilor de asigurări sociale de stat obligatorii și primelor de asigurare obligatorie de asistență medicală calculate din sumele retribuțiilor aferente tuturor categoriilor de personal al entității;

b) suma cheltuielilor aferente constituirii provizionului pentru plata indemnizațiilor pentru concediile de odihnă anuale etc;

2) alte cheltuieli operaționale, care cuprind cheltuielile suportate prin achiziționarea mărfurilor și serviciilor utilizate pentru prestarea serviciilor de navigație aeriană, în special servicii cum ar fi: comunicațiile, personal extern, precum consultanți, materiale, energie, utilități, închirierea suprafețelor, echipamentelor și instalațiilor, cheltuieli de întreținere, pentru asigurare și cheltuieli de călătorie;

3) cheltuieli privind amortizarea și deprecierea imobilizărilor - se referă la totalitatea activelor imobilizate pentru exploatare în scopul prestării de servicii de navigație aeriană. Calcularea amortizării activelor fixe se efectuează în conformitate cu durata de funcționare utilă preconizată a activelor, utilizându-se metoda liniară;

4) costul de capital care este egal cu produsul dintre:

a) suma între valoarea netă contabilă medie a activelor imobilizate utilizate de furnizorul de servicii de navigație aeriană, care sînt în exploatare sau în curs de execuție, precum și eventuale ajustări pentru activele totale, și valoarea medie a activelor circulante nete (cu excepția conturilor purtătoare de dobîndă), care sînt necesare pentru prestarea de servicii de navigație aeriană, și

b) media ponderată a ratei dobînzii pentru datorii și a rentabilității capitalurilor proprii;

5) pierderi excepționale - pierderi netipice și neordinare, legate de prestarea serviciilor de navigație aeriană care au fost suportate în decursul aceluiași an;

6) toate celelalte cheltuieli aferente, inclusiv tariful și drepturi vamale plătite și nerecuperabile.

Capitolul II

Tariful pentru serviciile de navigație aeriană

de rută

62. Tariful pentru serviciile de navigație aeriană de rută (RANC) se percepe de la operatorii aeriени sau proprietarii aeronavelor pentru fiecare zbor efectuat în Regiunea de informare a zborurilor (FIR) Chișinău și asigură:

1) controlul de radiolocație de rută;

2) dirijarea și controlul circulației aeriene pe rută la altitudinea de pînă la 14 100 m

(nivelul de zbor (FL) 660);

- 3) asigurarea informațională a zborurilor;
- 4) utilizarea radiobalizei exterioare;
- 5) asistența meteorologică;
- 6) acordarea serviciilor de căutare-salvare în cazul accidentelor aeronautice.

63. Tariful RANC în FIR Chișinău se percepe în funcție de masa maximă certificată a aeronavei la decolare, exprimată în tone metrice (cu o zecimală), așa cum este înscrisă în Manualul de zbor al aeronavei (AFM) și se calculează după formula:

$$R = t_1 * N_1,$$

unde:

R - mărimea redevenței pentru un zbor în FIR Chișinău;

t₁ - rata unitară a tarifului;

N₁ - numărul de unități de servicii corespunzător zborului.

Numărul unităților de servicii (N1) pentru un zbor se obține prin aplicarea următoarei formule:

$$N1 = d_1 * p,$$

unde:

d₁ - factorul de distanță în spațiul aerian al FIR Chișinău;

p - factorul de masă al aeronavei în cauză.

Factorul de distanță (d_1) se obține prin împărțirea la o sută (100) a numărului, măsurând în kilometri distanța ortodromică dintre aerodromul de decolare sau punctul de intrare în spațiul aerian al FIR Chișinău și aerodromul care este prima destinație în spațiul FIR Chișinău sau punctul de ieșire din acest spațiu.

Punctele de intrare și de ieșire menționate mai sus sunt punctele în care limitele laterale ale zonei tarifare respective sunt traversate de către ruta reală parcursă așa cum este înregistrată de către EUROCONTROL.

Pentru zborurile care se termină pe aerodromul de unde aeronava a decolat și în timpul cărora nu s-a efectuat nicio aterizare intermediară (zboruri circulare), factorul de distanță din zona tarifară, care conține cel mai îndepărtat punct față de aerodrom, se obține prin împărțirea la o sută (100) a numărului care reprezintă distanța ortodromică exprimată în kilometri:

- între punctul de intrare în zona tarifară respectivă și punctul cel mai îndepărtat; și

- între punctul cel mai îndepărtat și punctul de ieșire din zona tarifară respectivă.

Pentru un zbor circular efectuat într-o singură zonă tarifară, factorul de distanță se obține prin împărțirea la o sută (100) a numărului, măsurând distanța ortodromică exprimată în kilometri între aerodrom și punctul cel mai îndepărtat de aerodrom înmulțit cu doi (2).

Distanța ce urmează să fie luată în calcul se reduce cu douăzeci (20) de kilometri pentru fiecare decolare și aterizare efectuate de/pe aerodromurile Republicii Moldova.

Factorul de masă (p) - exprimat printr-un număr cu două (2) zecimale - este egal cu rădăcina pătrată a câtului obținut prin împărțirea la cincizeci (50) a masei maxime certificate la decolare a aeronavei, exprimată în tone metrice, printr-un număr cu o (1) zecimală, așa cum se menționează în Manualul de zbor al aeronavei:

$$p = \sqrt{\frac{\text{Masa max. certificata la decolare}}{50}}$$

În cazul în care o aeronavă are mai multe mase maxime certificate la decolare, se folosește masa cea mai mare. Operatorii de aeronave declară către EUROCONTROL componența flotei și masa maximă certificată la decolare a fiecărei aeronave ori de câte ori are loc o modificare și cel puțin o dată pe an.

Operatorii de aeronave vor declara către EUROCONTROL orice modificare în componența flotei sau a masei maxime certificate la decolare până în ultima zi lucrătoare a lunii calendaristice în care are loc modificarea. Operatorii de aeronave care declară masa maximă certificată la decolare a unei aeronave date furnizează către EUROCONTROL Manualul de zbor al aeronavei respective.

În cazul în care un operator de aeronave nu a furnizat către EUROCONTROL Manualul de zbor al aeronavei în conformitate cu cele de mai sus sau în cazul în care masa maximă certificată la decolare a aeronavei nu este cunoscută de către EUROCONTROL, factorul de masă se calculează luând în considerare greutatea celei mai grele aeronave de același tip cunoscută ca existentă.

[Pct. 63 în redacția HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

64. Tariful pentru serviciile de navigație aeriană de rută se stabilește în monedă națională.

65. Rata unitară se publică anual în Publicația de Informație Aeronautică (AIP) Moldova.

66. Se scutesc de tariful pentru serviciile de navigație aeriană de rută:

1) zborurile efectuate cu aeronave a căror masă maximă certificată la decolare este strict mai mică de două tone metrice;

[Pct. 66 subpct. 1) modificat prin HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

2) zborurile efectuate exclusiv pentru transportul în misiune oficială al monarhilor aflați la conducere și al familiilor acestora, al șefilor de stat, al șefilor de guvern și al miniștrilor. În toate cazurile, acest fapt va fi confirmat prin indicatorul de statut corespunzător pe planul de zbor;

[Pct. 66 subpct. 2) în redacția HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

3) zborurile de căutare și salvare autorizate de un organ competent de căutare-salvare;

4) zborurile de asistență medicală de urgență;

5) zborurile cu aeronavele Armatei Naționale a Republicii Moldova efectuate în scopuri militare în limita spațiului aerian al Republicii Moldova;

6) zborurile de antrenament efectuate în spațiul aerian al Republicii Moldova exclusiv în scopul obținerii unui certificat sau a unei evaluări în cazul personalului navigator, având statut corespunzător în planul de zbor, cu aeronavele operate de companii aeriene naționale;

7) zborurile de control (testare);

[Pct. 66 subpct. 7) modificat prin HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

8) zborurile efectuate exclusiv în scopul verificării sau testării echipamentelor folosite sau care se preconizează pentru a fi folosite ca mijloace la sol pentru navigația aeriană;

9) zborurile fără escală terminate pe aerodromul de pe care aeronava a decolat și în timpul cărora nu s-a efectuat nicio aterizare intermediară (zboruri circulare).

[Pct. 66 subpct. 9) în redacția HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

67. Sînt scutite în baza deciziei Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale:

1) zborurile efectuate după regulile de zbor la vedere (VFR) și zborurile mixte VFR/zborurile efectuate după regulile de zbor instrumentale (IFR) în zonele de tarifare în care acestea sînt efectuate exclusiv în VFR;

2) zborurile umanitare și de ajutorare urgentă, în baza demersului organului competent;

3) zborurile efectuate de aeronavele de stat, în baza demersului autorităților respective;

4) zborurile demonstrative în cadrul acțiunilor socioculturale;

[Pct. 67 subpct. 4) introdus prin HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

Capitolul III

Tariful pentru serviciile de navigație aeriană terminală

68. Costul serviciilor de navigație aeriană terminală se referă la următoarele servicii:

1) serviciile de control al aerodromurilor, serviciile de informații privind zborul de pe aerodromuri, inclusiv serviciile consultative privind traficul aerian și serviciile de alertă;

2) serviciile de trafic aerian legate de apropierea și plecarea aeronavelor în limitele unei anumite distanțe față de aeroport, în baza necesităților operaționale;

3) repartiția adecvată a tuturor celorlalte componente ale serviciilor de navigație aeriană, reflectând proporția dintre serviciile de rută și cele terminale.

69. Tariful pentru serviciile de navigație aeriană terminală (TANC) în FIR Chișinău se achită de către operatorul aerian sau proprietarul aeronavei pentru fiecare decolare efectuată de pe aerodromurile civile ale Republicii Moldova.

70. Tariful pentru serviciile de navigație aeriană terminală (TANC) asigură dreptul la următoarele servicii:

1) dirijarea circulației aeriene pînă la 1 500 m altitudine (FL 100) în timpul decolării și aterizării aeronavelor în rază de 20 de km de la aerodrom;

2) asistența meteorologică;

3) dirijarea traficului aerian în zona aerodromului;

4) dirijarea circulației pe peron și pe suprafața de manevră;

5) utilizarea radiobalizei interioare.

71. Tariful se aplică fiecărei aeronave care decolează. Unitatea considerată este decolarea. Apropierea și plecarea, precum și ratările repetate de aterizare (inclusiv ratarea cu rulare) și întreruperea apropierii sînt apreciate ca o singură utilizare. Mărimea tarifului se calculează după următoarea formulă:

$R_2 = t_2 * N_2$, unde:

t_2 - rata unitară a tarifului și N_2 - numărul de unități de servicii corespunzător zborului și echivalează cu masa maximă certificată a aeronavei la decolare, exprimată în tone metrice (cu o zecimală), așa cum este înscrisă în Manualul de zbor al aeronavei, fiind utilizată pentru calcularea factorului de masă **P** în modul stabilit la punctul 63.

[Pct. 71 modificat prin HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare

13.06.24]

72. Unitatea de măsură a tarifului pentru serviciile de navigație aeriană terminală (de aerodrom) este euro/tonă MTOM.

73. Sînt scutiți de plata tarifului pentru serviciile de navigație aeriană terminală pentru următoarele categorii de zboruri:

1) zborurile fără escală terminate pe aerodromul de pe care aeronava a decolat și în timpul cărora nu s-a efectuat nicio aterizare intermediară (zboruri circulare);

2) zborurile efectuate cu aeronave a căror masă maximă certificată de decolare este strict mai mică de 2 tone metrice;

3) zborurile de căutare și salvare autorizate de un organ competent de căutare-salvare;

4) zborurile de asistență medicală de urgență;

5) zborurile de testare (control) și de antrenament, efectuate cu aeronave operate de companii aeriene naționale, avînd statut corespunzător în planul de zbor;

6) zborurile efectuate exclusiv în scopul verificării sau testării echipamentelor folosite sau care se preconizează pentru a fi folosite ca mijloace la sol pentru navigația aeriană;

7) zborurile cu aeronavele Armatei Naționale efectuate în scopuri militare în limita spațiului aerian al Republicii Moldova;

8) zborurile efectuate exclusiv pentru transportul în misiune oficială al monarhilor aflați la conducere și al familiilor acestora, al șefilor de Stat, al șefilor de guvern și miniștrilor. În toate cazurile, acest fapt va fi confirmat prin indicatorul de statut corespunzător pe planul de zbor.

[Pct. 73 modificat prin HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

74. Sunt scutite, în baza deciziei Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale:

1) zborurile efectuate după regulile de zbor la vedere (VFR) și zborurile mixte VFR/zborurile efectuate după regulile de zbor instrumental (IFR) în zonele de tarifare în care acestea sunt efectuate exclusiv în VFR;

2) zborurile umanitare și de ajutorare urgentă, în baza demersului organului competent;

3) zborurile efectuate de aeronavele de stat, în baza demersului autorităților respective;

4) zborurile demonstrative în cadrul acțiunilor socioculturale.

[Pct. 74 în redacția HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare

Titlul IV

Modul de aprobare a tarifelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană

75. La determinarea mărimii fiecărui tarif, baza de cost este raportată la un număr estimat de unități deservite, ținându-se cont de cifra medie a unităților deservite cu scutiri în perioada relevantă.

[Pct. 75 în redacția HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

76. Aprecierea nivelului optim al tarifelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană se efectuează prin determinarea strictului necesar al cheltuielilor legate nemijlocit de prestarea acestor servicii cu o rentabilitate care va asigura executarea Planului investițional anual aprobat în modul stabilit.

77. Aprobarea mărimii tarifelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană se efectuează anual. După expirarea acestui termen nivelul tarifelor se reconfirmă pe o nouă perioadă sau se modifică.

78. Aprobarea, reconfirmarea sau modificarea mărimii tarifelor pentru serviciile aeroportuare și de navigație aeriană se efectuează conform procedurii stabilite de prezentul Titlu.

[Pct. 78 modificat prin HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

79. Entitatea de administrare a aeroportului sau furnizorul serviciilor de navigație aeriană înaintează către Autoritatea Aeronautică Civilă cererea privind aprobarea/reconfirmarea/modificarea tarifelor pentru serviciile aeroportuare sau de navigație aeriană însoțită de argumentele respective, Planul investițional anual aprobat în modul stabilit, cu menționarea surselor de finanțare, și dacă este cazul un raport privind realizarea Planului investițional pentru perioada de gestiune precedentă, în care se vor reflecta investițiile conform Planului și cele efective, valoarea acestora și obiectivele atinse.

80. Autoritatea Aeronautică Civilă, în termen de 30 de zile examinează documentele prezentate de entitatea de administrare a aeroportului sau furnizorul serviciilor de navigație aeriană și efectuează analiza rezultatelor activității economico-financiare ale acestora, precum și avizele utilizatorilor de aeroporturi sau de servicii de navigație aeriană primite în cadrul procedurii de consultanță efectuate în conformitate cu prevederile punctelor 81-88.

Rezultatele analizei efectuate de către Autoritatea Aeronautică Civilă cu concluziile respective se prezintă Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

81. Cel puțin o dată pe an (dacă nu există un acord multianual) se vor desfășura consultări în ceea ce privește funcționarea sistemului de tarifare pentru serviciile

respective, nivelul acestora și, dacă este cazul, calitatea serviciilor furnizate. Consultările se vor desfășura între:

1) entitatea de administrare a aeroportului și utilizatorii aeroportului, sau reprezentanții utilizatorilor;

2) furnizorul de servicii de navigație aeriană și utilizatorii de servicii de navigație aeriană, sau reprezentanții utilizatorilor.

82. Entitățile de administrare a aeroporturilor, furnizorii de servicii de navigație aeriană vor pune de fiecare dată la dispoziția tuturor utilizatorilor aeroportului, utilizatorilor serviciilor de navigație aeriană, cu ocazia organizării consultărilor menționate informații cu privire la componentele care servesc drept bază pentru stabilirea sistemului sau a nivelului tarifelor aplicate.

83. Entitatea de administrare a aeroportului sau furnizorul de servicii de navigație aeriană prezintă utilizatorilor aeroportului sau utilizatorilor de servicii de navigație aeriană orice propuneri de modificare a sistemului de tarife pentru serviciile respective sau a nivelului acestora, împreună cu motivele care stau la baza propunerilor în cauză, nu mai târziu de patru luni până la data presupusei intrări în vigoare a modificărilor, cu excepția cazului în care intervin împrejurări excepționale, care trebuie justificate față de utilizatorii aeroportului sau utilizatorii serviciilor de navigației aeriană.

84. Entitatea de administrare a aeroportului, furnizorul de servicii de navigație aeriană organizează consultări cu utilizatorii aeroportului sau utilizatorii de servicii de navigație aeriană pe tema modificărilor propuse și țin cont de opiniile acestora înainte de a adopta o decizie.

85. În decurs de 30 de zile de la primirea propunerilor privind noile tarife pentru serviciile aeroportuare și/sau de navigație aeriană și a informațiilor prezentate, utilizatorii de aeroporturi și/sau de servicii de navigație aeriană, urmează să prezinte în scris avizul respectiv. În acest termen entitățile de administrare a aeroporturilor, furnizorii de servicii de navigație aeriană, utilizatorii serviciilor aeroportuare și/sau de navigație aeriană pot iniția întâlniri pentru discuții asupra problemelor abordate. Neprezentarea avizului în termenul stabilit va fi considerată ca acceptare a propunerilor înaintate.

86. Entitatea de administrare a aeroportului sau furnizorul de servicii de navigație aeriană publică pe site-ul sau oficial decizia sau recomandarea pe care a adoptat-o cel târziu cu două luni până la data presupusei intrări în vigoare a modificărilor respective. Entitatea de administrare a aeroportului, furnizorul de servicii de navigație aeriană își justifică decizia față de opiniile utilizatorilor aeroportului sau a utilizatorilor de servicii de navigație aeriană în cazul în care nu se ajunge la nici un acord între entitatea de administrare a aeroportului sau furnizorul de servicii de navigație aeriană și utilizatorii aeroportului sau utilizatorii de servicii de navigație aeriană cu privire la modificările propuse.

87. În cazul unui dezacord în ceea ce privește o decizie ce ține de tarifele pentru serviciile aeroportuare și/sau de navigație aeriană adoptate de entitatea de administrare a aeroportului sau furnizorul de servicii de navigație aeriană, fiecare parte poate solicita

intervenția Autorității Aeronautice Civile, care examinează motivele modificărilor propuse în sistemul de tarife pentru serviciile respective sau a nivelului acestora.

88. Utilizatorii aeroporturilor și/sau a serviciilor de navigație aeriană, în orice moment, la cerere, vor fi informați de către entitatea de administrare a aeroportului și/sau furnizorul serviciilor de navigație aeriană cu privire la modul și la elementele pe baza cărora sînt calculate tarifele.

89. Entitățile de administrare a aeroportului și furnizorii de servicii de navigație aeriană sînt obligați să prezinte Autorității Aeronautice Civile în vederea exercitării atribuțiilor acesteia:

1) documente autentice, informații și explicații în scris și verbale, precum și orice alte date necesare referitoare la activitatea sa, în modul și termenele stabilite;

2) după expirarea perioadei de gestiune:

a) entitățile de administrare a aeroportului, până la data de 1 noiembrie a anului următor și, în caz de necesitate, la cerere, cheltuielile efective pe perioada de gestiune, precum și calculul de formare a costului pentru prestarea serviciilor aeroportuare pe perioada următoare, conform cerințelor stabilite de Autoritatea Aeronautică Civilă;

[Pct. 89 subpct. 2), lit. a) în redacția HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

b) furnizorii serviciilor de navigație aeriană, către data de 15 octombrie a anului următor, și în caz de necesitate, la cerere, calculul de formare a costului pentru prestarea serviciilor de navigație aeriană pe perioada următoare.

[Pct. 89 subpct. 2), lit. b) modificată prin HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

90. Datele ce constituie secret comercial, furnizate potrivit prevederilor prezentei Metodologii, nu pot fi divulgate. Necesitatea respectării secretului comercial nu poate servi drept temei pentru neprezentarea informației solicitate.

91. La propunerea Autorității Aeronautice Civile, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale aprobă mărimea tarifelor pentru serviciile aeroportuare și pentru serviciile de navigație aeriană.”;

[Pct. 91 în redacția HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

92. Taxele pentru serviciile aeroportuare și pentru serviciile de navigație aeriană se percep din data stabilită în ordinul ministrului infrastructurii și dezvoltării regionale privind aprobarea mărimii acestor taxe, care se publică în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

[Pct. 92 în redacția HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

93. Plata tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană se percepe în monedă națională la rata medie lunară de schimb calculată de către Agenția „Reuters”, pe baza cotațiilor zilnice pentru luna anterioară celei în care se exercită zborul

[Pct. 93 în redacția HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]

94. Acoperirea cheltuielilor aferente acordării de scutiri pentru servicii de navigație aeriană, suportate de către furnizor, nu poate depăși 10% din profitul net obținut în anul precedent.

[Pct. 94 în redacția HG378 din 29.05.24, MO251-253/13.06.24 art.510; în vigoare 13.06.24]