|  |
| --- |
|  |
| GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVAHOTĂRÂRE nr. \_\_\_\_**din 2023****Chișinău****Cu privire la instituirea și funcționarea Schemei de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA)** |

În temeiul art. 21 din Codului aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2018, nr.95-104, art. 189), art. 7, lit. a) și art.11, lit. a) din Legea nr. 98/2022 privind calitatea aerului atmosferic (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2022, nr. 141-150, art. 252), art. 8, alin.1), alin.10) și alin.13, lit. d) din Legea nr. 1515/1993 privind protecția mediului înconjurător (Monitorul Parlamentului Republicii Moldova, 1993, nr.10, art. 283), precum și în scopul executării prevederilor anexei 16 volumul IV la Convenția privind aviația civilă internațională ratificată prin Hotărârea Parlamentului nr. 97/1994 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1994, nr. 6, art. 24), Guvernul HOTĂRĂŞTE:

**1.** Se instituie Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA).

**2.** Se aprobă Regulamentul privind funcționarea Schemei de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA) (se anexează).

**3.** Se desemnează autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile ca autoritate competentă pentru implementarea Regulamentului.

**4.** Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

|  |  |
| --- | --- |
| **Prim-ministru**  |  **Dorin RECEAN** |
| *Contrasemnează:* |  |
| **Ministru al infrastructurii** **și dezvoltării regionale**  | **Andrei SPÎNU** |
|  **Ministru al mediului** | **Rodica-Iordanca IORDANOV** |

Aprobat

prin Hotărârea Guvernului nr.

**REGULAMENT**

**privind funcționarea Schemei de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA)**

Prezentul Regulament transpune prevederile anexei 16 volumul IV la Convenția privind aviația civilă internațională ratificată prin Hotărârea Parlamentului nr. 97/1994 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 1994, nr. 6, art. 24).

**Capitolul I**

**DISPOZIȚII GENERALE**

**Secțiunea 1**

**Scopul, obiectivele și domeniul de aplicare**

 **1.** Scopul prezentului Regulament constă în funcționarea Schemei de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA) (în continuare - *CORSIA*).

 **2.** Obiectivul prezentului Regulament este aplicarea de măsuri economice cu scop de decarbonizare a aviației civile internaționale și încurajarea utilizării tehnologiilor mai puțin poluante și a surselor regenerabile.

 **3.** CORSIA cuprinde, ca părți integrante, următoarele două sisteme:

 1) Sistemul de monitorizare, raportare și verificare a emisiilor de carbon provenite din aviația internațională (MRV), care asigură cadrul instituțional, juridic și procedural pentru ca monitorizarea, raportarea emisiilor de CO2 și verificarea acestora să fie completă, coerentă, transparentă și precisă pentru buna funcționare a Schemei CORSIA.

 2) Sistemul de compensare a emisiilor de carbon provenite din aviația internațională (CEC) care asigură cadrul instituțional, juridic și procedural pentru determinarea obligațiunilor de compensare, stingerea unităților de emisii, precum și raportarea și verificarea unităților de emisii stinse pentru buna funcționare a Schemei CORSIA.

 **4.** În contextul prezentului Regulament, MRV are următoarele scopuri:

 1) monitorizarea, raportarea și verificarea transparentă, exactă, coerentă și integrală a emisiilor de carbon provenite din aviația internațională, prin intermediul instrumentelor de monitorizare și raportare prevăzute în prezentul Regulament, executat în colaborarea companiei aeriene și verificator;

 2) evaluarea, analiza, verificarea și raportarea de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a emisiilor de carbon provenite din aviația internațională generate de operatorii aerieni naționali către Organizația Aeronautică Civilă Internațională (OACI).

 **5.** În contextul prezentului Regulament, CEC are următoarele scopuri:

 1) calcularea unităților de emisii, stingerii unităților de emisii, precum și diminuarea unităților de emisii prin utilizarea de combustibilii eligibili sub Schema CORSIA;

 2) raportarea și verificarea unităților de emisii anulate executat în colaborare a companiei aeriene și verificator;

 3) analiza, verificarea și raportarea de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a emisiilor de carbon anulate către OACI.

 **6.** Prevederile prezentului Regulament se aplică operatorilor aerieni care îndeplinesc simultan următoarele condiții:

 1) dețin un certificat de operator aerian eliberat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;

 2) produc emisii anuale de CO2 mai mari de 10 mii tone, care provin din utilizarea de avioane cu o masă maximă autorizată la decolare mai mare de 5.700 kg, care efectuează zboruri între aerodromurile situate în două state diferite sau teritorii ale acestora.

 **7.** În sensul pct. 6 sbp. 2), nu se iau în considerare emisiile generate de următoarele tipuri de zboruri:

 1) zboruri interne;

 2) zboruri de stat;

 3) zboruri umanitare;

 4) zboruri medicale;

 5) zboruri militare;

 6) zboruri ale serviciilor de pompieri și salvatori;

 7) zboruri care preced sau urmează după, zborurile operate în scopuri umanitare, medicale sau stingere a incendiilor, cu condiția ca aceste zboruri au fost efectuate de aceeași aeronavă și aceste zboruri nu au fost comerciale.

 **8.** Un operator aerian care pentru prima data practică activități de aviație este exceptat de la prevederile prezentului Regulament pentru primul an de activitate de la data obținerii certificatului de operator aerian.

 **9.** Dacă un operator de avion se apropie de un prag anual de 10 mii tone de emisie de CO2 provenite din zborurile internaționale, acesta urmează să notifice autoritatea competentă.

 **10.** Autoritatea competentă exercită supravegherea pragului de emisii prin chestionarea semestrială a operatorilor aerieni și/sau realizarea unei inspecții aeronautice.

**Secțiunea a 2-a**

**Definiții**

 **11.** În sensul prezentului Regulament, următoarele noțiuni principale semnifică:

 *aerodrom* – orice suprafață delimitată (inclusiv orice clădiri, instalații și echipamente) pe pământ sau pe apă ori aflată pe o structură fixă, structură fixă off-shore sau structură plutitoare, destinată a fi utilizată fie integral, fie parțial în scopul aterizării, decolării și mișcării pe suprafață a aeronavelor;

 *aerodrom de plecare* – înseamnă aerodromul din care începe un zbor ce constituie o activitate de aviație;

 *aerodrom de sosire* – înseamnă aerodromul în care se încheie un zbor ce constituie o activitate de aviație;

 *aerodromuri pereche* – înseamnă perechea formată din aerodromul de plecare și aerodromul de sosire;

 *aeronavă* – orice aparat care se poate menține în atmosferă ca urmare a reacțiilor aerodinamice, altele decât reacțiile aerului cu suprafața terestră;

 *autoritatea competentă* – autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile care este responsabilă de instituirea și funcționarea Schemei de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională;

 *certificat de operator aerian* – document care atestă autorizarea unui operator aerian de a efectua operațiuni de transport aerian comercial;

 *combustibil alimentat* – cantitate de combustibil furnizată de furnizorul de combustibil, așa cum este indicat în factura pentru fiecare zbor (în litri) și în tehnical log book (TLB);

 *combustibil aviatic CORSIA cu emisii reduse de carbon* - combustibil mineral pentru aviație care îndeplinește criteriile de sustenabilitate CORSIA;

 *combustibil comercial standard* – kerosenul pentru avioanele cu reacție (jet A1 sau jet A), benzina pentru avioanele cu reacție (jet B) și benzina pentru aviație (AvGas);

 *combustibil durabil pentru aviație CORSIA* – combustibil de aviație derivat din surse regenerabile sau derivat din deșeuri care îndeplinește criteriile de sustenabilitate CORSIA;

 *combustibil eligibil CORSIA* – combustibil aviatic durabil CORSIA sau un combustibil de aviație cu conținut redus de carbon CORSIA, pe care un operator îl poate utiliza pentru a reduce obligațiunile sale de compensare;

 *CORSIA* – Schema de reducere și compensare a emisiilor de gaze cu efect de seră, aprobată prin Standardele internaționale și practicile recomandate, protecția mediului, anexa 16, volumul IV la Convenția privind aviația civilă internațională;

 *distanță* - distanța ortodromică dintre aerodromul de plecare și cel de sosire, căreia i se adaugă un factor fix de 95 km;

 *factor de emisie* – factorul de conversie a combustibilului, echivalentul a 3,16 kg CO2/kg combustibil pentru combustibilul Jet-A/combustibilul Jet - A1 și 3,10 kg CO2/kg pentru combustibilul AvGas sau Jet - B;

 *inspector aeronautic* – persoană fizică care are o calificare corespunzătoare, confirmată prin documentele respective, împuternicită de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviației civile să efectueze inspecții aeronautice;

 *inspecție aeronautică* – acțiuni de verificare a persoanelor fizice și juridice care activează în domeniul aviației civile, a aeronavelor sau a componentelor lor în vederea stabilirii corespunderii acestora cu cerințele și standardele naționale și internaționale în domeniu;

 *inspecție inopinată* – inspecție care nu este inclusă în planul anual al inspecțiilor și care se efectuează pentru a verifica respectarea cerințelor stabilite de legislație;

 *ICAO CORSIA CO2 (CERT)* – instrument de evaluare și raportare a emisiilor de CO2;

 *operator aerian* – persoană fizică sau juridică care operează sau propune operarea uneia sau mai multor aeronave;

 *organism național de acreditare* – organism autorizat de un stat care atestă că un verificator este competent să furnizeze servicii specifice de verificare;

 *Registrul central al CORSIA* – bază de date electronică standardizată care conține informații și date folosite pentru implementarea Schemei CORSIA;

 *participant nou* – un nou membru este orice operator aerian care începe o activitate de aviație și a cărui activitate nu este continuarea totală sau parțială a activităților de aviație desfășurate anterior de un alt operator aerian;

 *plan de zbor* – informație specială referitoare la zborul preconizat sau la o porțiune a acestuia, prezentată organelor serviciilor de trafic aerian;

 *perioadă de raportare în sistemul MRV* – un an calendaristic în timpul căruia emisiile trebuie monitorizate și raportate;

 *valoarea calorifică netă* – (*net calorific value* – NCV) înseamnă cantitatea specifică de energie eliberată sub formă de căldură atunci când un combustibil este supus unui proces complet de ardere cu oxigen în condiții standard, fără a se ține cont de căldura rezultată în urma vaporizării apei eventual formate;

 *verificator* – persoană juridică care efectuează verificarea unui raport privind emisiile și, atunci când este necesar, verifică un raport de anulare a unităților de emisii, în calitate de terță parte independentă acreditată de către un organism național de acreditare și publicat în modul stabilit de OACI;

 *raport de verificare* – document, întocmit de către verificator, ce conține declarația de verificare și informațiile justificative necesare;

 *statul de administrare* – statul care răspunde de administrarea Schemei de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în ceea ce privește un operator aerian;

 *tone de CO2*– tone metrice de CO2;

 *zbor internațional* – operarea unei aeronave de la decolare de pe un aerodrom al unui stat sau pe teritoriile acestuia și aterizarea pe un aerodrom al altui stat sau pe teritoriile acestuia, două sau mai multe zboruri consecutive sub același număr de zbor, sunt considerate zboruri separate;

 *zbor intern* – operarea unei aeronave de la decolare de pe un aerodrom al unui stat sau pe teritoriile acestuia și aterizare pe un aerodrom din același stat sau de pe teritoriile aceluiași stat.

**Capitolul II**

**ATRIBUȚII ȘI RESPONSABILITĂȚI**

 **12.** Autoritatea competentă este responsabilă de:

 1) primirea, analizarea și aprobarea Planului de monitorizare a emisiilor operatorului aerian aflat sub incidența Schemei CORSIA, a planului de monitorizare revizuit unde este cazul;

 2) primirea și analizarea Raportului anual de emisii și Raportului de verificare a emisiilor operatorului aerian aflat sub incidența Schemei CORSIA;

 3) verificarea finală și, după caz, inspectarea cantităților de combustibil raportate de operatorul aerian și verificate de verificator;

 4) calcularea și alocarea numărului unităților de emisii care urmează a fi anulate pentru fiecare operator aerian;

 5) primirea și analizarea Raportului de anulare a unităților de emisii și a Raportului de verificare a unităților de emisii alocate de operatorul aerian aflat sub incidența Schemei CORSIA;

 6) notificarea OACI cu informațiile despre:

 a) includerea statului în perechea de state asupra cărora se aplică prevederile capitolului 3 din Anexa 16 ICAO volumul IV CORSIA;

 b) lista operatorilor aerieni aflați sub incidența CORSIA, cu toate modificările aferente;

 c) cerințele de monitorizare, raportare și verificare, în conformitate cu prevederile în vigoare;

 d) emisiile relevante care au fost raportate de operatorii aerieni naționali;

 e) numărul de unități de emisii alocate spre anulare, stabilite pentru fiecare operator aerian, pe toată perioada de implementare a Schemei de compensare CORSIA;

 f) lista verificatorilor acreditați, dacă aceștia există, pentru verificarea documentelor privind cerințele de monitorizare și raportare ale operatorilor aerieni aflați sub Schema CORSIA;

 g) combustibilii eligibili sub Schema CORSIA utilizați de operatorii de aeronave;

 h) unitățile de emisii anulate sub Schema CORSIA.

 **13.** Operatorii aerieni care fac parte din CORSIA așa cum este prevăzut în pct. 6, îndeplinesc următoarele:

 1) monitorizează și raportează autorității competente emisiile rezultate din zborurile internaționale;

 2) prezintă verificatorului datele privind combustibilul alimentat per zbor internațional și alte date relevante pentru verificarea raportului de emisii;

 3) anulează numărul de unități de emisii alocate de autoritatea competentă spre anulare;

 4) raportează autorității competente numărul de unități de emisii anulate;

 5) prezintă verificatorului documentele justificative pentru verificarea raportului de unități de emisii anulate;

 6) asigură acuratețea, corectitudinea și caracterul complet al informațiilor furnizate, precum și validarea primară a datelor;

 7) realizează prevederile și respectă condițiile stipulate în prezentul Regulament.

**Capitolul III**

 **MODUL DE ORGANIZARE** **A** **SISTEMULUI DE MONITORIZARE, RAPORTARE ȘI VERIFICARE A EMISIILOR ANUALE DE CO2 ALE OPERATORULUI AERIENI**

**Secțiunea 1**

**Identificarea operatorului aerian**

 **14.** În vederea identificării operatorului aerian responsabil de un zbor, se folosește indicativul de apel utilizat pentru controlul traficului aerian (ATC). Indicativul de apel reprezintă:

 1) indicativul OACI din planul de zbor; sau

 2) în cazul în care indicativul OACI al operatorului de aeronave nu este disponibil, numărul de înmatriculare a aeronavei.

 **15.** În cazul în care identitatea operatorului aerian nu este cunoscută, autoritatea competentă consideră deținătorul aeronavei ca operator al aeronavei, cu excepția cazului în care acesta dovedește identitatea operatorului aerian responsabil.

**Secțiunea 2**

**Cerințe privind monitorizarea emisiilor anuale de CO2**

 **16.** Operatorul aerian monitorizează și documentează consumul de combustibil utilizat pentru zboruri internaționale în conformitate cu planul de monitorizare a emisiilor de CO2 aprobat de către autoritatea competentă.

 **17.** Planul de monitorizare se prezintă autorității competente cel târziu cu două luni înainte de a estima atingerea pragului eligibil de 10 mii tone emisii de CO2.

 **18.** Planul de monitorizare trebuie să conțină cel puțin următoarele informații:

 1) datele de identificare ale operatorului aerian și indicativul de apel sau alte coduri unice de identificare utilizate pentru controlul traficului aerian, precum și datele de contact relevante;

 2) numerele de înmatriculare ale aeronavelor și tipurile de aeronavă propuse pentru desfășurarea activităților de aviație de către operatorul aerian;

 3) lista statelor de plecare și statelor de sosire propuse pentru realizarea activităților de aviație;

 4) metoda de monitorizare a consumului de combustibil stabilit în Anexa nr. 1 la prezentul Regulament, sau referința la instrumentul de evaluare și raportare ICAO CORSIA CO2 (CERT);

 5) managementul datelor primare, sistemul de control intern, analiza riscurilor și managementul lacunelor în evidența datelor primare.

 **19.** Operatorul aerian notifică autoritatea competentă despre orice propunere de modificare a planului de monitorizare dacă modificările operate duc la neconformitatea cu prevederile inițial aprobate.

 **20.** Operatorul aerian după ce a primit aprobarea în conformitate cu pct. 19, utilizează numai datele referitoare la planul de monitorizare modificat și își desfășoară întreaga activitate de monitorizare și de raportare utilizând numai planul de monitorizare modificat începând cu data de la care este aplicabilă versiunea respectivă a planului de monitorizare.

 **21.** Operatorul aerian ține evidența tuturor modificărilor aduse planului de monitorizare. Fiecare înregistrare trebuie să conțină minim informația:

 1) descrierea clară a modificării;

 2) justificarea introducerii modificării;

 3) data de la care se aplică planul de monitorizare modificat în conformitate cu pct. 20 din prezentul Regulament.

 **22.** Operatorul aerian ale cărui emisii anuale de CO2 provenite de la zborurile internaționale cad sub incidența obligațiunilor de compensare în conformitate cu pct. 45 și sunt mai mari sau egale cu 50 mii tone CO2, utilizează una dintre metodele de monitorizare a consumului de combustibil prezentate în Anexa nr. 1. Pentru zborurile internaționale care nu constituie obiect al compensării, operatorul aerian este în drept să utilizeze fie una dintre metodele de monitorizare a consumului de combustibil prevăzute în Anexa nr. 1, fie instrumentul de evaluare și raportare ICAO CORSIA CO2 (CERT) conform Anexei nr. 2.

 **23.** Operatorul aerian ale cărui emisii anuale de CO2 provenite de la zborurile internaționale cad sub incidența obligațiunilor de compensare în conformitate cu pct. 45 și sunt mai mici de 50 mii tone CO2 este în drept să utilizeze fie metoda de monitorizare a consumului de combustibil, fie instrumentul de evaluare și raportare a CO2 (CERT).

 **24.** Dacă emisiile anuale de CO2 provenite de la zborurile internaționale ale unui operator aerian constituie obiect al compensării în conformitate cu pct. 45 și depășesc pragul de 50 mii tone CO2 în anul în cauză (y), precum și în anul (y+1), operatorul aerian depune un plan actualizat de monitorizare a emisiilor CO2 până la data de 30 septembrie (a+2) a anului. Operatorul aerian trece la una dintre metodele de monitorizare a consumului de combustibil stabilit în Anexa 1 la 1 ianuarie (a+3) a anului.

 **25.** Dacă emisiile anuale de CO2 provenite de la zborurile internaționale ale unui operator aerian constituie obiect de compensare în conformitate cu pct. 45 și scad sub pragul 50 mii tone în anul în cauză (y), precum și în anul (y+1), atunci operatorul aerian este în drept să utilizeze o altă metodă de monitorizarea la 1 ianuarie (y+3) a anului. Dacă operatorul aerian decide să treacă la o altă metodă de monitorizare, depune un plan actualizat de monitorizare a emisiilor până la data de 30 septembrie (a+2) a anului.

 **26.** Operatorul aerian folosește densitatea combustibilului reală sau standard la calcularea masei combustibilului în cazul în care cantitatea de combustibil alimentat în rezervor este determinată în unități de volum.

 **27.** Operatorul aerian care aplică una din metodele de monitorizare a consumului de combustibil prezentate în Anexa nr. 1 la prezentul Regulament, calculează emisiile de CO2 de la zborurile internaționale conform următoarei formule:

*CO2 = ∑ Mf × FCFf,*

 *f*

unde:

*CO2 – emisia CO2 (în tone);*

*Mf  – masa combustibilului consumat f (în tone);*

*FCFf – factor de emisie de CO2 pentru combustibilii standard conform Anexei nr. 2 la prezentul Regulament.*

 **28.** Operatorul aerian poate pretinde la reduceri ale emisiilor de CO2 în cazul în care utilizează combustibil eligibil CORSIA certificat conform sistemelor de sustenabilitate statuate de OACI.

**Secțiunea 3**

**Cerințe privind raportarea**

 **29.** Operatorul aerian înaintează autorității competente, până la data de 30 aprilie a fiecărui an, raportul de emisii care acoperă emisiile anuale pentru perioada de raportare și care este verificat de un verificator acreditat.

 **30.** Raportul de emisii pentru un operator aerian trebuie să conțină cel puțin următoarele informații:

 1) datele de identificare ale operatorului aerian și indicativul de apel sau alte coduri unice de identificare utilizate pentru controlul traficului aerian, precum și datele de contact relevante;

 2) numele și adresa verificatorului raportului;

 3) anul de raportare;

 4) indicarea planului de monitorizare aprobat și a numărului versiunii acestuia;

 5) modificările relevante asupra operațiunilor și abaterile față de planul de monitorizare aprobat în cursul perioadei de raportare

 6) numerele de înmatriculare ale aeronavelor și tipurile de aeronavă utilizate în perioada care face obiectul raportului pentru desfășurarea activităților de aviație de către operatorul aerian;

 7) numărul total de zboruri care fac obiectul raportului;

 8) emisiile totale în tone de CO2 defalcate după statul de plecare și statul de sosire sau după aeroportul de plecare și aeroportul de sosire;

 9) datele indirecte pentru puterea calorifică netă a combustibilului în cazul în care emisiile sunt calculate cu ajutorul unui factor de emisie sau al conținutului de carbon având legătură cu masa sau volumul;

 10) în cazul în care au existat lacune în evidența datelor primare, iar acestea au fost suprimate prin utilizarea datelor de substituție:

 a) circumstanțele și motivele asociate lacunelor de date;

 b) metoda de estimare aplicată pentru datele de substituție;

 c) emisiile calculate pe baza datelor de substituție;

 11) elemente informative aferente combustibilului eligibil CORSIA:

 a) cantitatea de biomasă utilizată drept combustibil în cursul anului de raportare (în tone sau m3), indicată pe tipuri de combustibil;

 b) puterea calorifică netă a combustibililor alternativi.

 **31.** Autoritatea competentă tratează informațiile prezentate în rapoartele de emisii ca fiind confidențiale.

 **32.** Solicitarea diminuării nivelului de emisii de CO2 trebuie să conțină informații despre toate etapele de la achiziționarea fiecărui tip de combustibil eligibil CORSIA până la punctul de amestecare și va include informații primite atât de la producătorul de combustibil fără amestec, cât și de la persoana juridică care realizează amestecul de combustibil.

 **33.** Solicitarea diminuării nivelului de emisii de CO2 trebuie să conțină cel puțin următoarele date:

 1) Data achiziționării combustibilului eligibil CORSIA fără amestec;

 2) Datele de identificare și de contact a producătorului combustibilului eligibil CORSIA;

 3) Date despre producerea combustibilului eligibil CORSIA fără amestec (data producerii, locul producerii, numărul partidei, greutatea partidei);

 4) Cantitatea procurată a combustibilului eligibil CORSIA fără amestec;

 5) Certificatul de conformitate a combustibilului eligibil CORSIA;

 6) Valorile implicite ale emisiilor generate pe durata ciclului de viață (LSf) al unui anumit combustibil eligibil CORSIA (în g CO2 eq./MJ, rotunjite la cel mai apropiat număr întreg) așa cu sunt stabilite în documentul ICAO intitulat „Valorile implicite ale emisiilor generate pe durata ciclului de viață pentru combustibili eligibili CORSIA”. Fiecare LSf pentru un ciclu este constituit din suma:

 a) valorii implicite a analizei pe bază a ciclului de viață (LCA); și

 b) valorii implicite pentru analiza ciclului de viață a schimbării folosinței terenurilor (ILUC LCA);

 7) Datele de identificare și de contact a vânzătorului intermediar, în cazul în care combustibilul eligibil CORSIA fără amestec a fost procurat nu de la producător;

 8) Datele de identificare și de contact ale companiei de livrare;

 9) Datele de identificare și de contact ale companiei care realizează amestecul de combustibil;

 10) Documentație care atestă realizarea amestecului (care va include și data realizării amestecului, locul, greutatea, rata combustibil aviatic durabil CORSIA sau un combustibil de aviație cu conținut redus de carbon CORSIA în total combustibil eligibil CORSIA);

 11) Declarația precum că nu a solicitat aceleași loturi de combustibili eligibili CORSIA în cadrul altor Scheme de reducere a emisiilor de carbon la care este membru în care indică inclusiv și toate schemele de reducere a emisiilor de carbon la care este membru.

 **34.** Operatorul aerian exclude cantitatea de combustibil eligibil CORSIA vândută unei terțe părți din totalul de combustibil eligibil CORSIA raportat.

**Secțiunea 4**

**Cerințe privind verificarea**

 **35.** Operatorul aerian care cade sub incidența pct. 6 din prezentul Regulament are obligațiunea de a contracta un verificator inclus în lista verificatorilor acreditați publicată în modul stabilit de OACI, pentru a verifica raportul anual privind emisiile de CO2.

 **36.** Operatorul aerian în termen de 20 zile înștiințează autoritatea competentă despre contractarea verificatului cu indicarea datelor de contact ale acestuia.

 **37.** Operatorii aerieni care la data intrării în vigoare a prezentului Regulament au semnate contracte cu verificatorii, nu sunt obligați să înștiințeze autoritatea competentă așa cum este prevăzut în pct. 36.

 **38.** Verificarea raportului de emisii de către verificator se finalizează cu transmiterea în mod separat de către operatorul aerian și verificator (prealabil obținând acceptul operatorului aerian verificat) în adresa oficială a autorității competente până la data de 30 aprilie a anului următor, a câte un exemplar a raportului privind emisiile de CO2 și raportului de verificare corespunzător.

 **39.** Autoritatea competentă, după recepționarea raportului anual privind emisiile de CO2 și raportului de verificare corespunzător efectuează verificarea cantităților de emisii și corespunderea acestora cu destinațiile de zbor raportate. În procesul de verificare, autoritatea competentă este în drept să inițieze o inspecție aeronautică pentru verificarea datelor raportate cu documentele justificative primare (tehnical logbook, planuri de zbor, manuale și proceduri interne, etc.).

**Secțiunea 5**

**Gestionarea și controlul datelor**

 **40.** Operatorul aerian aprobă proceduri interne scrise în scopul colectării pe deplin a datelor și documentării acestora pentru monitorizarea și raportarea emisiilor anuale de CO2 și se asigură, prin aplicarea procedurilor de control intern, că raportul de emisii anuale care rezultă din activitățile privind fluxul de date nu conține inexactități și că acesta respectă prevederile planului de monitorizare.

 **41.** Autoritatea competentă este în drept să efectueze inspecții cu scopul supravegherii respectării de către operatorului aerian a planului de monitorizare aprobat și documentării corespunzătoare a datelor de evidență a consumului de combustibil.

**Secțiunea 6**

**Determinarea emisiilor de către autoritatea competentă**

 **42.** Autoritatea competentă solicită prezentarea informației primare de la un operator aerian și realizează o estimare prudentă (prin metoda CERT) a nivelului de emisii ale operatorului aerian în oricare dintre următoarele situații:

 1) operatorul aerian nu a prezentat niciun raport de emisii anuale verificat până la termenul solicitat în condițiile pct. 29;

 2) raportul de emisii anuale verificat nu este în conformitate cu prezentul Regulament;

 3) raportul de emisii al operatorului aerian nu a fost verificat în conformitate cu prezentul Regulament.

 **43.** În cazul în care, operatorul aerian nu prezintă informația primară solicitată, autoritatea competentă inițiază o inspecție inopinată pentru colectarea datelor necesare pentru perfectarea raportul anual privind emisiile de CO2 prin metoda CERT.

**Capitolul IV**

 **MODUL DE ORGANIZARE** **A** **SISTEMULUI DE COMPENSARE A EMISIILOR DE CO2 PROVENITE DIN ZBORURILE INTERNAȚIONALE ȘI REDUCEREA EMISIILOR DIN CONTUL UTILIZĂRII COMBUSTIBILILOT ELIGIBILI CORSIA**

**Secțiunea 1**

**Domeniul de aplicare**

 **44.** Prevederile prezentului capitol se aplică operatorilor aerieni care efectuează zboruri internaționale, în condițiile pct. 6 între statele incluse în documentul ICAO „Statele incluse în perechea de state asupra cărora se aplică prevederile capitolului 3 din Anexa 16 ICAO volumul IV CORSIA.”.

 **45.** Operatorii aerieni care pentru prima data practică activități de aviație, sunt exceptați de la prevederile pct. 45 pe perioada:

 1) primilor trei ani de activitate începând cu anul în care au atins nivelul de emisii indicat în pct. 6 sbp. 2); sau

 2) până la atingerea pragului de 0,1% din emisiile totale de CO2 provenite de la zborurile internaționale însumate pentru anul 2020, așa cum este stabilit în documentul ICAO „CORSIA. Emisii pentru anul 2020.

**Secțiunea 2**

**Cerințe privind compensarea emisiilor de CO2 provenite din zborurile internaționale**

 **46.** Pentru fiecare operator aerian, autoritatea competentă calculează pentru anul precedent cantitatea de emisii de CO2 care urmează să fie compensată (denumite în continuare – obligațiuni de compensare), utilizând următoarea formulă:

ORy = OE × SGFy

Unde,

ORy – obligațiunile de compensare ale operatorului aerian pentru anul y;

OE – emisii de CO2 care în anul y cad sub incidența prevederilor pct. 45;

SGFy – factorul de creștere sectorial pentru anul y;

Factorul de creștere sectorial (SGFy) este furnizat prin documentul OACI intitulat „CORSIA. Factorul anual de creștere în sector (SGF)”.

 **47.** Începând cu anul 2024 pentru fiecare operator aerian autoritatea competentă calculează obligațiunile de compensare pentru anul precedent, utilizând următoarea formulă:

ORy = %Sy × (OEy × SGFy) + %Oy × (OEy × OGFy)

Unde,

ORy – obligațiunile de compensare ale operatorului aerian pentru anul y;

OEy – emisii de CO2 care în anul y cad sub incidența prevederilor pct. 45;

%Sy – coeficient sectorial exprimat procentual în anul de referință y;

%Oy – coeficient individual exprimat procentual în anul de referință y, unde %Oy = (100% - %Sy);

SGFy – factorul de creștere sectorial pentru anul y;

OGFy – factorul de creștere individual (al operatorului aerian) pentru anul y.

 **48.** Procentul sectorial și procentul individual pentru anul y (%Sy și %Oy) urmează a fi aplicate conform tabelului:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Perioada | %Sy | %Oy |
| 01.01.2024 – 31.12.2029 | 100% | 0% |
| 01.01.2030 – 31.12.2032 | (100% - %Oy) | Coeficient specificat în procente nu mai mic de 20% |
| 01.01.2033 – 31.12.2035 | (100% - %Oy) | Coeficient specificat în procente nu mai mic de 70% |

Autoritatea competentă calculează factorul de creștere individual al operatorului aerian pentru anul y (OGFy) în funcție de emisiile de CO2 raportate în raportul anual de emisii CO2 verificat corespunzător, după cum urmează:

OGFy = (OEy - OEBy) : OEy

Unde,

OEy – emisii de CO2 care în anul y cad sub incidența prevederilor pct. 45.

OEBy – valoarea medie a emisiilor totale anuale de CO2 ale operatorului aerian pentru perioada anilor 2019-2020, care în anul de referință y cad sub incidența prevederilor pct. 45.

 **49.** Autoritatea competentă, după ce a calculat obligațiile de compensare ale fiecăruia dintre operatorii aerieni pentru anul y (ORy), va informa respectivul operator aerian cu privire la obligațiile sale de compensare în termen de până la data de 30 noiembrie a anului următor.

**Secțiunea 3**

**Diminuarea nivelului de emisii prin utilizarea combustibililor eligibili CORSIA**

 **50.** Operatorul aerian care intenționează să solicite diminuarea nivelului emisiilor de carbon prin utilizarea combustibililor eligibili CORSIA pentru anul y, calculează diminuarea emisiilor folosind următoarea formulă:

Unde,

ERy – reduceri de emisii prin utilizarea combustibililor eligibili CORSIA pentru anul y (tone);

FCF – factorii de emisii de CO2 pentru combustibilii din aviație;

MSf,y – masa sumară a combustibililor eligibili CORSIA neamestecat declarat pentru anul de referință y (tone);

LSf – valorile implicite ale emisiilor generate pe durata ciclului de viață ale combustibililor eligibili CORSIA (gCO2e/MJ);

LC – valorile implicite de bază ale emisiilor generate pe durata ciclului de viață ale combustibililor avia, egale cu 89 g CO2 eq./MJ pentru combustibili pentru avioanele cu reacție este 95 g CO2 eq./MJ pentru AvGas.

 **51.** Operatorul aerian consultă documentul OACI pentru calcularea valorii implicite de emisie pe ciclul de viață sau valorii reale de emisie pe ciclul de viață.

**Secțiunea 4**

**Reguli de calculare a obligațiunilor de compensare totale ale emisiilor de CO2 luând în calcul reducerea de emisii de CO2 din contul utilizării combustibililor eligibili CORSIA**

 **52.** Emisiile de CO2 care urmează să fie compensată de operatorul aerian după luarea în considerare a reducerilor de emisii din utilizarea carburanților eligibili CORSIA, se calculează după următoarea formulă:

FORc = (OR1,c + OR2,c + OR3,c) – (ER1,c + ER2,c + ER3,c), unde:

Unde,

FORc – suma obligațiunilor de compensare pentru un ciclu de trei ani (c)

ORy,c – obligațiuni de compensare ale operatorului aerian pentru anul y (unde y = 1, 2 sau 3) din ciclul (c)

ERy,c  – diminuarea de emisii din utilizarea combustibililor eligibili CORSIA în anul de referință y (unde y = 1, 2 sau 3) al ciclului (c).

 **53.** Suma obligațiunilor de compensare pentru un ciclu se rotunjește până la cea mai apropiată tonă de CO2.

 **54.** Operatorul aerian nu înregistrează obligațiuni de compensare dacă suma obligațiunilor de compensare pentru un ciclu (FORc) este negativă. Obligațiunile de compensare cu suma negativă pentru un ciclu nu se raportează pentru ciclurile ulterioare.

 **55.** Autoritatea competentă informează operatorul aerian până la data de 30 noiembrie a primului an ulterior finalizării unui ciclu despre suma obligațiunilor de compensare pentru un ciclu atribuite acestuia.

**Capitolul V**

 **CERINȚE PRIVIND ANULAREA UNITĂȚILOR DE EMISII, RAPORTAREA ȘI VERIFICAREA EMISIILOR ANULATE**

 **56.** Prezentul capitol este aplicabil operatorilor aerieni asupra cărora sunt aplicabile prevederile obligațiunilor de compensare.

 **57.** Operatorul aerian își îndeplinește (anulează) obligația de compensare până la data de 31 ianuarie a anului secund după încheierea ciclului sau în termen de 60 de zile de la recepționarea scrisorii de informare de către autoritatea competentă despre suma obligațiunilor de compensare pentru un ciclu atribuite acestuia.

 **58.** Operatorul aerian anulează obligația de compensare prin intermediul unuia din programele de anulare a unităților de emisii eligibile CORSIA aprobat în modul stabilit de Consiliul OACI.

 **59.** Operatorul aerian, până la data de 7 februarie a anului secund după încheierea ciclului, solicită fiecărui program să fie publicată informația privind anularea obligațiunilor de compensare a emisiilor de CO2.

 **60.** Operatorul aerian înaintează autorității competente, până la data de 30 aprilie a anului secund după încheierea ciclului, raportul privind stingerea obligațiunilor de compensare sumare per ciclu, verificat în conformitate cu pct. 65 și 66 .

 **61.** Raportul privind anularea obligațiunilor de compensare sumare per ciclu trebuie să conțină cel puțin următoarele informații:

 1) datele de identificare ale operatorului aerian în conformitate cu prevederile pct. 14 și indicativul de apel sau alte coduri unice de identificare utilizate pentru controlul traficului aerian, precum și datele de contact relevante;

 2) Ciclul de trei ani supus raportării;

 3) Masa sumară a obligațiunilor de compensare per ciclu (tone);

 4) Cantitatea sumară de unități de emisie stinse în scopul casării obligațiunilor de compensare sumare per ciclu;

 5) Date de identificare ale unităților de emisii stinse ale operatorului aerian:

 a) numărul și seria lotului de unități de emisii anulate;

 b) data anulării;

 c) programul prin intermediul căruia au fost anulate unitățile de emisii eligibile CORSIA;

 d) indice de identificare a contului din registrul programului de stingere a unităților de emisii eligibile CORSIA aplicat pentru tranzacționare și indicele de identificare a lotului tranzacționat.

 **62.** Operatorul aerian contactează verificatorul acreditat în scopul verificării raportului privind casarea obligațiunilor de compensare sumare per ciclu.

 **63.** Verificarea raportului privind stingerea obligațiunilor de compensare sumare per ciclu de către verificator se finalizează cu transmiterea în mod separat de către operatorul aerian și verificator (cu acceptul prealabil al operatorului aerian) în adresa oficială a autorității competente până la data de 30 aprilie a anului secund ulterior finalizării ciclului, a câte un exemplar de raport privind anularea obligațiunilor de compensare sumare per ciclu și raport de verificare corespunzător.

 **64.** Autoritatea competentă, după recepționarea raportului privind anularea obligațiunilor de compensare sumare per ciclu și raportului de verificare corespunzător efectuează verificarea datelor aferente stingerii unităților de emisii.

 **65.** În procesul de verificare, autoritatea competentă inițiază o inspecție pentru verificarea datelor raportate.

**Capitolul VI**

 **CERINȚE PRIVIND DATELE ȘI INFORMAȚIILE MINIME CARE TREBUIE PĂSTRATE**

 **66.** Operatorii aerieni păstrează cel puțin următoarele informații:

 1) lista aeronavelor deținute, închiriate sau date spre închiriere, precum și documentele justificative care atestă caracterul exhaustiv al listei respective; pentru fiecare aeronavă, data includerii sau eliminării acesteia din flota operatorului;

 2) lista zborurilor cuprinse în fiecare perioadă de raportare și documentele justificative care atestă caracterul complet al listei respective;

 3) datele relevante utilizate pentru determinarea consumului de combustibil și a emisiilor;

 4) documentația privind metoda de abordare a lacunelor de date, dacă este cazul, și a datelor utilizate pentru suprimarea lacunelor existente.

Anexa nr. 1

La Regulamentul privind funcționarea

Schemei de compensare și de reducere a emisiilor

de carbon pentru aviația internațională (CORSIA)

**METODOLOGIILE DE CALCUL PENTRU DETERMINAREA EMISIILOR DE CO2 PROVENITE DIN AVIAȚIA INTERNAȚIONALĂ**

 **1.** Operatorul aerian, care nu utilizează instrumentul de estimare și raportare a CO2 (CERT), va alege una dintre următoarele metode de monitorizare a consumului de combustibil:

1. metoda A;
2. metoda B;
3. Block-off / Block-on;
4. combustibil alimentat;
5. distribuția combustibilului în funcție de timpul total de zbor.

**Metoda A:**

Operatorul aerian utilizează următoarea formulă:

FN = TN – TN+1 + UN+1

Unde,

FN – Consumul real de combustibil pentru fiecare zbor [N], determinat prin aplicarea metodei A (în tone);

TN – cantitatea de combustibil din rezervoarele aeronavei după terminarea alimentării cu combustibil pentru zborul respectiv [N], (în tone);

TN+1 – cantitatea de combustibil din rezervoarele aeronavei după terminarea alimentării cu combustibil pentru zborul următor [N+1], (în tone);

UN+1 – cantitatea de combustibil alimentat pentru zborul următor [N+1], (în tone).

Operatorul aerian care execută zboruri ocazionale, care se raportează altui operator aerian, prezintă ultimului datele privind consumul de combustibil calculate conform metodei Block-off / Block-on.

În cazul în care nu se face alimentarea cu combustibil pentru zborul respectiv sau pentru zborul următor, cantitatea de combustibil din rezervoarele aeronavei se determină la momentul pornirii pentru efectuarea zborului respectiv sau a zborului următor. În cazurile excepționale în care o aeronavă efectuează alte activități decât de zbor, ca de exemplu efectuarea unor lucrări majore de întreținere a aeronavei ce presupun golirea rezervoarelor după zborul pentru care se monitorizează consumul de combustibil, operatorul de aeronave poate înlocui „cantitatea de combustibil din rezervoarele aeronavei după terminarea alimentării cu combustibil pentru zborul următor + cantitatea de combustibil alimentat pentru zborul următor” cu „cantitatea de combustibil rămasă în rezervoare la începutul activității următoare a aeronavei”, astfel cum este înregistrată în registrele tehnice.

**Metoda B:**

Operatorul aerian utilizează următoarea formulă:

FN = RN-1 – RN + UN,

Unde,

FN – Consumul real de combustibil pentru fiecare zbor [N] (în tone);

RN-1 – cantitatea de combustibil rămas în rezervoarele aeronavei la oprirea acesteia la sfârșitul zborului anterior [N-1], (în tone);

RN – cantitatea de combustibil din rezervoare la oprirea aeronavei la sfârșitul zborului respectiv [N], (în tone);

UN – cantitatea de combustibil alimentat pentru zborul respectiv [N], (în tone).

Operatorul aerian care execută zbori ocazionale, care se raportează altui operator aerian, prezintă ultimului datele privind consumul de combustibil calculate conform metodei Block-off / Block-on.

Momentul opririi aeronavei poate fi considerat echivalent cu momentul opririi motorului. În cazul în care o aeronavă nu a efectuat un zbor înainte de zborul pentru care se măsoară consumul de combustibil, operatorul de aeronave poate înlocui „cantitatea de combustibil rămas în rezervoarele aeronavei la oprirea acesteia la sfârșitul zborului anterior (RN-1)” cu „cantitatea de combustibil rămasă în rezervoarele aeronavei la sfârșitul manevrelor anterioare ale aeronavei”, astfel cum au fost înregistrate în registrele tehnice.

**Block-off / Block-on**

Operatorul aerian utilizează următoarea formulă:

FN = TN – RN,

Unde,

FN – consumul real de combustibil pentru fiecare zbor [N] (în tone);

TN – cantitatea de combustibil din rezervoarele aeronavei la momentul de pornire a motoarelor aeronavei pentru zborul respectiv [N], (în tone);

RN – cantitatea de combustibil din rezervoare la oprirea aeronavei la sfârșitul zborului respectiv [N], (în tone).

**Combustibil alimentat**

Operatorul aerian utilizează următoarea formulă:

FN = UN,

Unde,

FN – consumul real de combustibil pentru fiecare zbor [N] (în tone);

UN – cantitatea de combustibil alimentat pentru zborul respectiv [N], (în tone).

Metoda respectivă se aplică doar zborului pentru care a fost alimentat rezervorul.

Pentru zborurile pentru care aeronava nu se alimentează cu combustibil, se va aplica formula:



Unde,

FN – consumul real de combustibil pentru zborul [N], (tone);

FN+1 – consumul real de combustibil pentru zborul următor [N+1], (tone);

...

FN+n – consumul real de combustibil pentru fiecare din următoarele zboruri [N+n], (tone);

UN – cantitatea de combustibil alimentat pentru zborul [N], (tone).

BH N – timpul total de zbor pentru zborul [N], (ore);

BH N+1 – timpul total de zbor pentru zborul următor [N+1], (ore);

...

BH N+n – timpul total de zbor pentru fiecare din următoarele zboruri [N+n], (ore).

**Distribuția combustibilului în funcție de timpul total de zbor**

Calculul consumului mediu de combustibil

Operatorul aerian în cazul în care poate diferenția clar cantitatea combustibilului alimentat pentru zboruri internaționale de cantitatea combustibilului alimentat pentru zboruri domestice, este în drept să calculeze, pentru fiecare tip de aeronavă, consumul mediu de combustibil împărțind suma consumului de combustibil alimentat pentru toate zborurile internaționale la suma tuturor orelor efective de zboruri internaționale în decursul unui anumit an, se aplică formula de calcul:



Unde,

AFBR AO, AT – consumul mediu de combustibil pentru operatorul aerian (AO) per tip de aeronavă (AT), (tone per oră);

UAO, AT, N – cantitatea de combustibil alimentată pentru un zbor internațional [N] pentru un operator aerian (AO) per tip de aeronavă (AT) determinate prin metoda de monitorizare combustibil alimentat (în tone);

BHAO, AT, N – timpul total de zbor al zborului internațional [N] pentru operatorul aerian (AO) per tip aeronavă (AT) (ore).

Operatorul aerian în cazul în care nu poate diferenția clar cantitatea combustibilului alimentat pentru zboruri internaționale de cantitatea combustibilului alimentat pentru zboruri domestice, este în drept să calculeze, pentru fiecare tip de aeronavă, consumul mediu de combustibil împărțind suma consumului de combustibil alimentat pentru toate zborurile internaționale și domestice la suma tuturor orelor efective din zboruri internaționale și domestice în decursul unui anumit an, se aplică formula de calcul:

****

Unde,

AFBR AO, AT – consumul mediu de combustibil pentru operatorul aerian (AO) per tip de aeronavă (AT), (tone per oră);

UAO, AT, N – cantitatea de combustibil alimentată pentru un zbor internațional sau domestic [N] pentru un operator aerian (AO) per tip de aeronavă (AT) determinate în unități de volum și înmulțită la coeficientul densității (tone);

BHAO, AT, N – timpul total de zbor al zborului internațional și domestic [N] pentru operatorul aerian (AO) per tip aeronavă (AT) (ore).

Operatorul aerian calculează consumul de combustibil pentru fiecare zbor internațional înmulțind consumul mediu de combustibil al operatorului aerian cu timpul total de zbor al zborului respectiv, folosind următoarea formulă:

FN = AFBR AO, AT \* BHAO, AT, N,

Unde,

FN – consumul real de combustibil pentru zborul [N] prin metoda distribuției combustibilului în funcție de timpul total de zbor, (tone);

AFBR AO, AT – consumul mediu de combustibil pentru operatorul aerian (AO) per tip de aeronavă (AT), (tone per oră);

BHAO, AT, N – timpul total de zbor al zborului internațional [N] pentru operatorul aerian (AO) per tip aeronavă (AT), (ore).

Anexa nr. 2

la Regulamentul privind funcționarea

Schemei de compensare și de reducere a emisiilor

de carbon pentru aviația internațională (CORSIA)

**FACTORI DE EMISII PENTRU COMBUSTIBILII STANDARD**

Factorii de emisii de CO2 pentru combustibilii din aviație:

|  |  |
| --- | --- |
| **Combustibil** | **Factor de emisii** **(t CO2/t combustibil)** |
| Benzină pentru aviație (AvGas) | 3,10 |
| Benzină pentru avioanele cu reacție (jet B) | 3,10 |
| Kerosen pentru avioanele cu reacție (jet A1 sau jet A) | 3,16 |