

## NOTĂ INFORMATIVĂ

### la proiectul hotărârii de Guvern cu privire la instituirea și funcționarea Schemei de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSA)

#### 1. Denumirea autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului de act normativ

Proiectul de act normativ este elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

#### 2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului de act normativ și facilitățile urmărite

Prezentul proiect transpune în legislația națională standardele și practica recomandată, conform prevederilor Anexei 16 „Protecția mediului Înconjurător”, capitolul IV „Sistemul de compensare și reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSA)” la Convenția Aviației Civile Internaționale, la care Republica Moldova este parte.

Astfel, la 27 iunie 2018, Consiliul OACI a adoptat prima ediție a Anexei 16 volumul IV la Convenția OACI „Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (denumită CORSA), de stabilire a standardelor internaționale și practicilor recomandate referitoare la protecția mediului pentru CORSA”. Remarcăm aici că, Republica Moldova s-a alineat la statele care participă voluntar la proiectul CORSA și care din 2027 devine obligatoriu pentru toate statele-membre ale OACI. Totodată, Proiectul CORSA admite până în anul 2025, dreptul statelor-participante de a ieși din proiect (către 30 iunie a fiecărui an (Anexa 16, cap. IV, Suplimentul 1)).

Programul CORSA, în fond, stabilește colectarea datelor pentru determinarea dinamicii statistice a emisiilor și modul de determinare a obligațiilor financiare ale operatorilor aerieni pentru majorarea emisiilor. Astfel, operatorii aerieni sunt motivați să aleagă între achitarea pentru majorarea emisiilor sau să folosească combustibilul ecologic.

Problema trecerii la combustibil ecologic este o reflecție a deciziilor adoptate la cel mai înalt nivel internațional. În cadrul măsurilor de diminuare a influențelor de schimbări climatice, ONU a adoptat planuri ambițioase de a menține creșterea temperaturii medii globale la 2 grade față de nivelul din perioada preindustrială și să continue eforturile în vederea limitării creșterii temperaturii la 1,5 grade în raport cu nivelurile din perioada preindustrială (Acordul de la Paris din 2015).

Unul din obiectivele trasate, menite să contribuie la atingerea scopului final este reducerea la maxim a emisiilor de carbon în atmosferă.

Deși aviația civilă internațională înregistrează doar circa 2-3% din volumul total a emisiilor anuale de CO<sub>2</sub>, Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) și-a stabilit la fel un obiectiv ambițios - către anul 2050 să aducă la 0 volumul emisiilor de CO<sub>2</sub> din operarea aeronavelor civile. În 2022, EUROCONTROL-ul a prognozat creșterea activității în aviația civilă în Europa cu 44% către 2050, comparativ cu nivelul anului 2019, fapt care de asemenea face tot mai stringentă necesitatea luării de măsuri iminente în vederea reducerii emisiilor.

Astfel, din 2025 UE își propune introducerea comercializării obligatorii pe aeroporturile din UE a combustibilului ecologic nu mai puțin de 2%. Întrucât destinațiile din UE cuprind majoritatea traficului aerian de pasageri din/în Republica Moldova, aceste modificări se vor reflecta și asupra aviației civile autohtone.

Întru atingerea acestui obiectiv au fost determinate următoarele direcții de activitate:

- optimizarea la maxim a rutelor aeriene întru reducerea timpului de zbor;
- modernizarea tehnică a aeronavelor întru reducerea emisiilor de carbon;
- modernizarea tehnică a aeronavelor - trecerea la surse alternative de combustibil – energia electrică, solară, mixtă, hidrogen;
- trecerea la producerea și folosirea combustibilului ecologic.

La moment, nefiind careva rezultate cât-decât conturate și/sau previzibile în partea ce ține de modernizarea tehnică, OACI a estimat că în mărime de circa 60% miza este făcută pe combustibil ecologic (inclusiv producerea, certificarea, importarea, utilizarea de către companii aeriene).

Probleme conexe ar putea fi:

- insuficiența producerii de combustibil ecologic (la moment circa 2-3% față de tot volumul de combustibil folosit în aviație)

- prețuri exorbitante – de circa 2 - 3 ori mai mari decât prețul la combustibilul din aviație

Din considerentele de mai sus, se propune implementarea treptată a obligativității utilizării combustibilului ecologic.

În Republica Moldova sub incidența programului CORSIA (care trec pragul emisiilor de carbon de 10 mii tone de CO<sub>2</sub>) cad 6 operatori aerieni – Aerotranscargo, Air Moldova, Fly One, Fly Pro, Terra Avia și HiSky, din care 3 realizează transporturi pasageri și 3 – transporturi cargo. HiSky deși a trecut pragul respectiv, nu este inclus în lista spre raportare, deoarece pragul indicat trebuie trecut de cel puțin 3 ani la rând.

Operatorii aerieni sus indicați au raportat pentru OACI în cadrul programului CORSIA 758500 tone de CO<sub>2</sub> emise în 2022, ceea ce constituie 69% față de nivelul realizat în anul 2021, și 1665 – față de cel din anul 2020. Din cele 758500 tone de emisii de CO<sub>2</sub> realizate în 2022, doar 395826 tone emisii au fost realizate din operațiuni de zbor între statele-participante voluntar la programul CORSIA, restul 362674 tone au fost emise în zboruri spre/dinspre state care nu s-au alineat programului. Totodată, este de menționat, că din 2027 participarea la programul CORSIA devine obligatorie pentru toate statele-membre ale OACI.

Reliefăm că, Programul CORSIA, prevede doar colectarea datelor pentru determinarea dinamicii statistice a emisiilor și modul de determinare a obligațiilor financiare ale operatorilor aerieni pentru majorarea emisiilor. Întrucât, Republica Moldova s-a alineat la statele care participă voluntar la proiectul CORSIA și care din 2027 devine obligatoriu pentru toate statele-membre ale OACI, instituirea și funcționarea Schemei de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA) este necesară, or acest fapt ar genera apariția riscurilor de neonorare a angajamentelor asumate de Republica Moldova față de Organizația Aviației Civile Internaționale.

Mai mult, proiectul de hotărâre nu prevede careva acțiuni suplimentare la cele realizate actualmente de către operatorii aerieni naționali care cad sub incidența prevederilor prezentului proiect. Formal, acțiunile de evidență, verificare, raportare, care sunt prezentate în prezent, în mod voluntar și în format de cooperare colegială, vor deveni obligatorii după aprobarea Regulamentului în cauză.

### **3. Descrierea gradului de compatibilitate pentru proiectele care au ca scop armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii Europene**

Prezentul proiect transpune în legislația națională standardele și practica recomandată, conform prevederilor Anexei 16 „ Protecția mediului Înconjurător”, capitolul IV „Sistemul de compensare și reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA)” la Convenția Aviației Civile Internaționale, la care Republica Moldova este parte.

### **4. Principalele prevederi ale proiectului de act normative și evidențierea elementelor noi**

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

În principiu, CORSIA cuprinde, ca părți integrante, următoarele două sisteme:

- a) 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 CO<sub>2</sub> și verificarea acestora să fie completă, coerentă, transparentă și precisă pentru buna funcționare a Schemei CORSIA.
- b) Sistemul de compensare a emisiilor de carbon provenite din aviația internațională (CEC) care asigură cadrul instituțional, juridic și procedural pentru determinarea obligațiilor de compensare, stingerea unităților de emisii, precum și raportarea și verificarea unităților de emisii stinse pentru buna funcționare a Schemei CORSIA.

Prin urmare, proiectului de act normativ prevede:

- atribuții și responsabilități ale părților implicate;
- modul de organizare a sistemului de monitorizare, raportare și verificare a emisiilor anuale de CO<sub>2</sub> ale operatorului aerieni;

<ul style="list-style-type: none"> <li>- modul de organizare a sistemului de compensare a emisiilor de CO<sub>2</sub> provenite din zborurile internaționale și reducerea emisiilor din contul utilizării combustibililor eligibili CORSIA;</li> <li>- cerințe privind anularea unităților de emisii, raportarea și verificarea emisiilor anulate;</li> <li>- cerințe privind datele și informațiile minime care trebuie păstrate.</li> </ul>
<b>5. Fundamentarea economico-financiară</b>
Implementarea prezentului proiect de act normativ nu necesită careva schimbări instituționale, dar vor fi necesare resurse suplimentare pentru gestionarea datelor, raportările periodice și monitorizarea implementării.
<b>6. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare</b>
În scopul implementării prevederilor în cauză, nu urmează a fi modificate, abrogate sau adoptate alte acte normative.
<b>7. Avizarea și consultarea publică a proiectului de act normativ</b>
În scopul respectării prevederilor art. 11 al Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea elaborării proiectului hotărârii Guvernului cu privire la instituirea și funcționarea Schemei de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA) a fost plasat pe pagina web oficială a MIDR (compartimentul „Transparența”, directoriul <i>Transparență decizională/Anunțuri de inițiere a politicilor</i> ) și pe portalul guvernamental <a href="http://www.particip.gov.md">www.particip.gov.md</a> . La fel, întru respectarea prevederilor art. 32 al Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative, proiectul va fi plasat spre consultare publică pe paginile web menționate. Proiectul urmează a fi avizat de către:
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ministerul Justiției;</li> <li>2. Ministerul Mediului (inclusiv, Inspectoratul pentru Protecția Mediului și Agenția Mediului);</li> <li>3. Ministerul Energiei;</li> <li>4. Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;</li> <li>5. Ministerul Finanțelor;</li> <li>6. Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene;</li> <li>7. Centrul Național Anticorupție.</li> </ol>
<b>8. Constatările expertizei anticorupție</b>
Proiectul va fi supus expertizei anticorupție în conformitate cu prevederile art. 35 din Legea 100/2017 cu privire la actele normative. Informația privind rezultatele expertizei anticorupție va fi inclusă în Sinteza obiecțiilor și propunerilor la proiect.
<b>9. Constatările expertizei de compatibilitate</b>
Prezentul proiect transpune în legislația națională standardele și practica recomandată, conform prevederilor Anexei 16 „Protecția mediului Înconjurător”, capitolul IV „Sistemul de compensare și reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA)” la Convenția Aviației Civile Internaționale, la care Republica Moldova este parte.
<b>10. Constatările expertizei juridice</b>
Proiectul va fi supus expertizei juridice conform art. 37 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative. Informația privind rezultatele expertizei juridice va fi inclusă în Sinteza obiecțiilor și propunerilor la proiect.
<b>11. Constatările altor expertize</b>
Proiectul conține prevederi care au impact asupra activității de întreprinzător, în acest context fiind elaborată Analiza impactului de reglementare, în temeiul prevederilor pct. 11 subpct. 21) lit. c) din Metodologia de analiză a impactului în procesul de fundamentare a proiectelor de acte normative, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 23/2019.

Secretar general adjunct

Eugeniu HARABARA