



## COMISIA EUROPEANĂ

DIRECTORATUL GENERAL

ACȚIUNE CLIMATICĂ

Directoratul B – Piețe de carbon și Mobilitate curată

Unitatea B.2 – ETS(II): Implementare, Suport politici și Registrul ETS

# Document Orientativ

## Regulamentul de monitorizare și raportare – Orientări generale pentru operatorii de aeronave

### Document de orientare RMR nr. 2, versiune actualizată, 29 mai 2023

Acest document face parte dintr-o serie de documente furnizate de serviciile Comisiei pentru a sprijini implementarea „Regulamentului de monitorizare și raportare” („RMR”) pentru EU ETS (sistemul european de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră). O nouă versiune a RMR a fost dezvoltată pentru utilizare în a patra perioadă a EU ETS, și anume Regulamentul de punere în aplicare al Comisiei (UE) 2018/2066 din 19 decembrie 2018 în versiunea actuală<sup>1</sup>.

Orientările reprezintă punctul de vedere al serviciilor Comisiei la momentul publicării. Nu este obligatoriu din punct de vedere juridic.

Acest document de orientare ia în considerare discuțiile din cadrul reuniunilor Grupului de lucru tehnic informal privind MRVA (Monitorizare, Raportare, Verificare și Acreditare) din cadrul Grupului de Lucru III (WGIII) al Comitetului privind schimbările climatice (CCC), precum și comentarii scrise primite de la părțile interesate și experți din statele membre. Acest document de orientare a fost aprobat în unanimitate de reprezentanții statelor membre din Comitetul privind schimbările climatice prin procedură scrisă încheiată în 23 decembrie 2021.

Toate documentele de orientare și formularele pot fi descărcate din secțiunea documente de pe site-ului web al Comisiei, la următoarea adresă: [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/monitoring-reporting-and-verification-eu-ets-emissions\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/monitoring-reporting-and-verification-eu-ets-emissions_en)

<sup>1</sup> Actualizat prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/2085 al Comisiei din 14 decembrie 2020 de modificare și corectare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2018/2066 privind monitorizarea și raportarea emisii de gaze cu efect de seră în conformitate cu Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului; RMR consolidat poate fi găsit la următorul link: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02018R2066-20210101>

## Istoricul versiunilor:

Data	Stadiul versiunii	Observații
16 iulie 2012	publicat	Aprobat de CCC pe 11 iulie 2012
11 ianuarie 2018	publicat	Principalele modificări: <ul style="list-style-type: none"><li>• Luarea în considerare a Regulamentului (UE) 2017/2392;</li><li>• Includerea subiectelor de biomasă din GD3, acest document devenind unul de sine stătător pentru activitățile de aviație sub EU ETS;</li><li>• Îmbunătățirea îndrumărilor referitoare la biomasă;</li><li>• Alinierea cu alte ghiduri existente, diverse îmbunătățiri minore.</li></ul>
31 ianuarie 2022	publicat	Ajustări la RMR revizuit; ghid pentru CORSIA, Brexit și atașarea Elveției
29 mai 2023	publicat	Actualizare bazată pe GD3 privind biomasa (tratamentul biocombustibililor în conformitate cu cerințele RED II)

# CUPRINS

<b>1</b>	<b>SUMAR .....</b>	<b>5</b>
1.1	De unde ar trebui să încep să citesc? .....	5
1.2	Ce este nou pentru operatorii de aeronave? .....	6
<b>2</b>	<b>INTRODUCERE .....</b>	<b>8</b>
2.1	Despre acest document .....	8
2.2	Cum se utilizează acest document .....	8
2.3	Unde se găsesc informații suplimentare .....	9
<b>3</b>	<b>AVIAȚIA SUB EU ETS - PRINCIPII.....</b>	<b>12</b>
3.1	<b>Domeniul de aplicare al activităților de aviație incluse .....</b>	<b>12</b>
3.1.1.	„Domeniul de aplicare complet” al activităților de aviație sub EU ETS.....	13
3.1.2.	„Domeniul de aplicare redus” al EU ETS.....	14
3.1.3.	Modificarea domeniului de aplicare al EU ETS ca urmare a legăturii cu CH ETS .....	15
3.1.4.	Schimbarea domeniului de aplicare al EU ETS ca urmare a Brexit .....	15
3.1.5.	Domeniul de aplicare al CORSIA .....	16
3.2	<b>Operatorii de aeronave.....</b>	<b>17</b>
3.2.1.	Identificarea și atribuirea zborurilor.....	17
3.2.2.	Operatori de aeronave excluși.....	17
3.2.3.	Operatorii de aeronave eligibili pentru MRV simplificată .....	18
3.3	<b>Statele membre de administrare .....</b>	<b>19</b>
3.3.1.	Statele membre de administrare sub EU ETS.....	19
3.3.2.	Ghișeu unic ( <i>One-stop-shop</i> ) pentru legătura cu Elveția.....	20
3.3.3.	Autoritatea competentă pentru CORSIA.....	20
3.4	<b>Arborele decizional pentru includerea operatorilor de aeronave .....</b>	<b>21</b>
3.5	<b>Relevanța datelor tonă-kilometru.....</b>	<b>24</b>
<b>4</b>	<b>CICLUL DE CONFORMARE EU ETS .....</b>	<b>25</b>
4.1	<b>Importanța MRV în EU ETS .....</b>	<b>25</b>
4.2	<b>Prezentare generală a ciclului de conformare .....</b>	<b>26</b>
4.3	<b>Importanța planului de monitorizare.....</b>	<b>28</b>
4.4	<b>Repere și termene limită .....</b>	<b>29</b>
4.4.1.	Ciclul anual de conformare .....	29
4.4.2.	Aprobarea planului de monitorizare.....	31
4.5	<b>Roluri și responsabilități.....</b>	<b>32</b>
<b>5</b>	<b>CONCEPTE ȘI ABORDĂRI.....</b>	<b>34</b>
5.1	<b>Principii de bază.....</b>	<b>34</b>
5.2	<b>Fluxuri de sursă și surse de emisii .....</b>	<b>35</b>
5.3	<b>Sistemul de niveluri .....</b>	<b>35</b>
5.4	<b>Abordări de monitorizare a emisiilor .....</b>	<b>36</b>
5.4.1.	Abordare generală .....	36

5.4.2.	Definiția unui „zbor“.....	36
5.4.3.	Cantitatea de combustibil consumată.....	37
5.4.4.	Compararea metodelor A și B .....	38
5.4.5.	Densitatea.....	39
5.4.6.	Factorii de emisie.....	40
5.4.7.	Biocombustibili – Principii .....	41
5.4.8.	Atribuirea (bio-)combustibilului în cadrul EU ETS .....	41
<b>5.5</b>	<b>Abordări de monitorizare a datelor tonă-kilometru.....</b>	<b>45</b>
5.5.1.	Distanța.....	45
5.5.2.	Sarcina utilă .....	45
<b>5.6</b>	<b>Micii emițători.....</b>	<b>46</b>
5.6.1.	Eligibilitate ca mic emițător .....	46
5.6.2.	Utilizarea instrumentului pentru micii emițători.....	47
<b>5.7</b>	<b>Metodologia permisă pentru lacunele de date .....</b>	<b>48</b>
<b>5.8</b>	<b>Facilitatea de sprijin EU ETS .....</b>	<b>48</b>
<b>5.9</b>	<b>Simplificare suplimentară privind verificarea.....</b>	<b>49</b>
<b>6</b>	<b>PLANUL DE MONITORIZARE .....</b>	<b>50</b>
6.1	Întocmirea unui plan de monitorizare.....	50
6.2	Procedurile și planul de monitorizare .....	50
6.3	Fluxul de date și sistemul de control .....	52
6.4	Evaluarea incertitudinii ca document justificativ .....	54
6.5	Menținerea la zi a planului de monitorizare .....	54
6.5.1.	Modificări semnificative.....	55
6.5.2.	Actualizări ne semnificative ale planului de monitorizare .....	56
6.6	Principiul îmbunătățirii.....	57
<b>7</b>	<b>ANEXE .....</b>	<b>58</b>
7.1	<b>Anexa I: Demonstrarea respectării criteriilor de sustenabilitate pentru biocombustibili .....</b>	<b>58</b>
7.1.1.	Alinierea EU ETS cu RED II .....	58
7.1.2.	Definiții .....	59
7.1.3.	Implicațiile criteriilor RED II.....	60
7.1.4.	Abordare practică pentru criteriile RED II .....	61
7.2	<b>Anexa II: Costuri nerezonabile .....</b>	<b>68</b>
7.3	<b>Anexa III: Incertitudinea .....</b>	<b>70</b>
7.4	<b>Anexa IV: Acronime.....</b>	<b>74</b>
7.5	<b>Anexa V: Texte legislative.....</b>	<b>74</b>

# 1 SUMAR

Monitorizarea și raportarea emisiilor reprezintă o piatră de temelie a EU ETS<sup>2</sup> (Sistemul de comercializare a certificatelor de emisii al Uniunii Europene). În urma revizuirilor Directivelor din 2009 și 2018 EU ETS, au fost actualizate regulile de monitorizare și raportare stabilite sub forma unui regulament UE (Regulamentul de monitorizare și raportare, denumit în continuare „RMR”). Totodată, a fost stabilit un Regulament de verificare a emisiilor și acreditarea verificatorilor („RVA”). În 2018 ambele Regulamente au fost revizuite și republicate. O nouă revizuire a avut loc în 2020. Acest document de orientare se bazează pe regulamentele revizuite în 2020.

Prezentul document de orientare face parte dintr-o serie de ghiduri și formate electronice furnizate de serviciile Comisiei pentru a sprijini punerea în aplicare armonizată la nivelul UE a RMR. El oferă o introducere în sistemul de conformare al EU ETS, conceptele utilizate pentru monitorizarea și raportarea emisiilor și a datelor tonă-kilometru pentru operatorii de aeronave, apoi o descriere mai detaliată a cerințelor prevăzute în RMR pentru posibilele abordări de monitorizare. Acest ghid nu se adaugă la cerințele obligatorii ale RMR, dar are ca scop să ajute la o interpretare mai corectă și să faciliteze implementarea.

Prezentul document de orientare reprezintă punctul de vedere al serviciilor Comisiei la momentul publicării. Nu este obligatoriu din punct de vedere juridic.

Rețineți că prezentul document nu acoperă cerințele pentru instalații staționare. Operatorii de instalații aflați în căutarea unor orientări privind monitorizarea și raportarea sub EU ETS sunt invitați să consulte documentul de orientare nr. 1



## 1.1 De unde ar trebui să încep să citesc?

Prezentul document a fost dezvoltat pentru a îndruma cititorii care sunt noi în problematica EU ETS dar și pentru cei care sunt deja familiarizați cu EU ETS. Cei din grupul din urmă ar trebui să acorde atenție în special secțiunilor care sunt marcate cu pictograma **NOU!** pe parcursul documentului (pentru o listă a simbolurilor de ghidare vezi secțiunea 2.2). Secțiunea 1.2 din acest sumar va servi drept punct de plecare util.

Cititorii cu puțină experiență în domeniul EU ETS și MRV (Monitorizare, Raportare și Verificare) ar trebui să citească în special capitolul 4 (despre ciclul de conformare EU ETS) și capitolul 5 (concepte și abordări). Toți cititorii care trebuie să monitorizeze activități de aviație și, prin urmare, trebuie să dezvolte (sau să actualizeze) un plan de monitorizare, sunt sfătuiți să verifice capitolul 6 referitor la planurile de monitorizare.

Operatorii de aeronave care se califică drept „mici emițători” (pentru definiție a se vedea secțiunea 5.6.1) ar trebui să caute pictograma „mic” alăturată.



<sup>2</sup> Pentru o explicație a acronimelor și pentru referințe ale textelor legislative vă rugăm să consultați anexa la acest document

**NOU!**

## 1.2 Ce este nou pentru operatorii de aeronave?

RMR a fost elaborat pentru armonizarea cerințelor MRV în toate statele membre<sup>3</sup> care aplică sistemul UE de comercializare a certificatelor de emisii. RMR a fost revizuit pentru faza a 4-a EU ETS (începând cu 1 ianuarie 2021), luând în considerare discuțiile ample cu statele membre, centralizând experiența acestora din timpul etapei a 3-a. Revizuirea a inclus și câteva elemente relevante pentru monitorizarea și raportarea aferentă CORSIA.

Pe lângă modificările aduse RMR, modificările aduse Directivei EU ETS au trebuit, de asemenea, să fie luate în considerare pentru actualizarea acestui document de orientare. Aceasta include modificările domeniului de aplicare ca urmare a acordului de legătură cu sistemul elvețian de comercializare a certificatelor de emisii. Cititorii care doresc să se concentreze în special pe noile elemente ale acestui ghid ar trebui să ia în considerare în special următoarele modificări:

- Punerea în aplicare a unui sistem MRV în scopul CORSIA (măsura globală bazată pe piață a OACI) începând cu anul 2021 printr-un act<sup>4</sup> de implementare. Operatorii de aeronave trebuie să monitorizeze și să raporteze toate zborurile internaționale, astfel cum se explică în secțiunea 3.1.5.
- Acordul de legătură cu sistemul elvețian de comercializare a certificatelor de emisii (ETS) – a se vedea secțiunea 3.1.3;
- Clarificarea domeniului de aplicare în ceea ce privește zborurile din și către Regatul Unit după Brexit (a se vedea secțiunea 3.1.4);
- Noi praguri de eligibilitate pentru ca operatorii de aeronave să aplice abordări MRV simplificate – a se vedea secțiunea 5.6 (de exemplu, operatorii de aeronave cu emisii mai mici de 3 000 de tone de CO<sub>2</sub> pe an provenite din zborurile intra-SEE);
- Operatorii de aeronave necomerciali care emit mai puțin de 1 000 de tone de CO<sub>2</sub> pe an nu sunt incluși în EU ETS și, prin urmare, nu au obligații de raportare a emisiilor până în 2030. Pentru detalii, a se vedea secțiunea 3.2.2.;
- Determinarea densității combustibililor a fost simplificată – secțiunea 5.4.5;
- Nivelurile au fost abandonate pentru monitorizarea majorității parametrilor. Sistemul de niveluri este acum aplicabil numai datelor t-km – secțiunea 5.3;
- RMR utilizează aceleași definiții pentru biomasă și biocarburanți ca și Directiva privind sursele regenerabile de energie (RES-D). În consecință, trebuie luate în considerare criteriile de durabilitate stabilite de RES-D, dacă este cazul, pentru a aplica un factor de emisie zero unei astfel de biomase. Acest subiect – acoperit anterior, în detaliu, printr-un document de orientare separat (a se vedea secțiunea 2.3 pentru locul în care se pot găsi alte documente de orientare) – a fost inclus în anexa I (secțiunea 7.1) pentru a completa acest document în sprijinul operatorilor de aeronave;
- Începând cu 2022, RMR aliază cerințele privind monitorizarea biomasei și a biocarburanților cu cerințele RES-D revizuite, așa-numitul Red II<sup>5</sup>. La momentul redactării prezentei actualizări a acestui document de orientare, sunt în curs de elaborare acte de punere în aplicare și acte delegate relevante în temeiul

<sup>3</sup> În prezentul document de orientare, «state membre» înseamnă cele 27 de state membre ale UE actuale, precum și țările Asociației Europene a Liberului Schimb (AELS) Norvegia, Islanda și Liechtenstein.

<sup>4</sup> Regulamentul delegat (UE) 2019/1603 al Comisiei din 18 iulie 2019 de completare a Directivei 2003/87/ce a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește măsurile adoptate de Organizația Aviației Civile Internaționale pentru monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor din aviație în scopul punerii în aplicare a unei măsuri globale bazate pe piață.

<sup>5</sup> Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile (reformare).

RED II. În consecință, se preconizează să se furnizeze o altă actualizare a acestui document după publicarea actelor relevante.

Notă: Unele numere de articol s-au schimbat între RMR „vechi” (2012/601) și cel „nou” (2018/2066). Se aplică tabelul de corespondență de mai jos (preluat din anexa XI la noul RMR).

*Tabelul 1: Tabel de corespondență între „vechiul” (2012) și „noul” (2018) RMR*

<b>Regulamentul Comisiei (UE) nr. 601/2012</b>	<b>Regulamentul de implementare al Comisiei (UE) nr. 2018/2066</b>
Articolul 1 până la 49	Articolele 1 până la 49
-	Articolul 50
Articolul 50 până la 67	Articolele 51 până la 68
Articolul 68	-
Articolul 69 până la 75	Articolele 69 până la 75
-	Articolul 76
Articolul 76 până la 77	Articolele 77 până la 78
Anexa I până la X	Anexele I până la X
-	Anexa XI

## 2 INTRODUCERE

### 2.1 Despre acest document

Acest document a fost elaborat pentru a sprijini RMR (Regulamentul de Monitorizare și Raportare), prin explicarea cerințelor sale într-un limbaj nelegislativ. Pentru unele aspecte tehnice mai specifice, sunt disponibile documente de orientare suplimentare. Setul de documente de orientare este completat de formatele electronice<sup>6</sup> pentru informațiile care urmează să fie transmise de către operatorii de aeronave autorității competente. Cu toate acestea, trebuie amintit întotdeauna că Regulamentul este cerința principală.

Acest document interpretează Regulamentul în legătură cu cerințele pentru operatorii de aeronave. Se bazează pe îndrumări anterioare, precum și pe cele mai bune practici identificate în perioadele anterioare ale EU ETS. De asemenea, ia în considerare contribuția valoroasă din grupul de acțiune (task force) pentru monitorizare și raportare stabilit în cadrul Forumului de conformare cu EU ETS și din Grupul de lucru tehnic informal pentru monitorizare, raportare, verificare și acreditare (TWG privind MRVA) a experților din statele membre, înființate în cadrul Grupului de lucru 3 (WG III) al Comitetului pentru schimbări climatice (CCC).

### 2.2 Cum se utilizează acest document

În cazul în care numerele de articole sunt date în acest document fără specificații suplimentare, se referă întotdeauna la RMR în versiunea sa actuală<sup>7</sup>. Pentru acronime, referințe la texte legislative și link-uri către alte documente importante, vă rugăm să consultați Anexa.

**NOU!**

Acest document se referă doar la emisiile generate începând din anul 2021. Pictograma **NOU!** (cum ar fi pe margine aici) indică locul în care au avut loc modificări ale cerințelor în comparație cu RMR 2012.



Acest simbol indică informații importante pentru operatori, verificatori și autorități competente.

**Simplificat!**

Acest indicator este folosit acolo unde au apărut simplificări semnificative ale cerințelor generale ale RMR.



Acest simbol indică informații importante pentru operatori, verificatori și autorități competente.



Simbolul de mic emițător (small) este folosit pentru a ghida cititorul către subiecte care sunt aplicabile operatorilor de aeronave clasificați ca „mici emițători”.



Simbolul instrumente îi spune cititorului că alte documente, formate sau instrumente electronice sunt disponibile din alte surse.



Simbolul cărții indică exemplele date pentru subiectele discutate în textul respectiv.

<sup>6</sup> Rețineți că statele membre își pot defini propriile formate, care trebuie să conțină cel puțin aceleași informații ca formatele Comisiei.

<sup>7</sup> Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066 al Comisiei, ținând seama de modificările aduse prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/2085 al Comisiei



## 2.3 Unde se găsesc informații suplimentare

Toate documentele de orientare și formatele furnizate de Comisie în baza Regulamentului M&R și a Regulamentului A&V pot fi descărcate de pe site-ul web al Comisiei la următoarea adresă:

[https://ec.europa.eu/clima/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/monitoring-reporting-and-verification-eu-ets-emissions\\_en#tab-0-1](https://ec.europa.eu/clima/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/monitoring-reporting-and-verification-eu-ets-emissions_en#tab-0-1)



Sunt furnizate următoarele **documente**<sup>8</sup> (documentele nerelevante pentru operatorii de aeronave sunt marcate cu culoarea gri):

- „Ghiduri rapide” ca introducere la documentele de orientare de mai jos. În funcție de publicul țintă, sunt disponibile și alte documente:
  - Operatori ai instalațiilor staționare;
  - Operatori de aeronave;
  - Autorități competente;
  - Verificatori;
  - Organisme naționale de acreditare.
- Documentul de orientare nr. 1 (acest document): „Regulamentul privind monitorizarea și raportarea – Orientări generale privind instalațiile”.
  - Un exemplu de plan de monitorizare simplificat, în conformitate cu articolul 13 din RMR.
- Documentul de orientare nr. 2 (acest document): „Regulamentul privind monitorizarea și raportarea – Orientări generale pentru operatorii de aeronave”. Acest document conturează principiile și abordările de monitorizare ale RMR relevante pentru sectorul aviației. De asemenea, include îndrumări privind tratarea biomasei în sectorul aviației, făcându-l un document de orientare autonom pentru operatorii de aeronave.
- Documentul de orientare nr. 3: „Probleme legate de biomasă în EU ETS”: Acest document prezintă aplicarea criteriilor de durabilitate pentru biomasă, precum și cerințele articolelor 38 și 39 din RMR. Acest document este relevant pentru operatorii instalațiilor și util ca informații de bază pentru operatorii de aeronave.
- Documentul de orientare nr. 4: „Orientări privind evaluarea incertitudinii”. Acest document pentru instalații oferă informații privind evaluarea incertitudinii asociate cu echipamentele de măsurare utilizate și, astfel, ajută operatorul să determine dacă poate respecta cerințele specifice nivelurilor.
  - Documentul de orientare nr. 4a: „Exemplu de evaluare a incertitudinii”. Acest document conține îndrumări suplimentare și oferă exemple pentru efectuarea evaluării incertitudinii și modul de demonstrare a conformității cu cerințele nivelurilor.
- Documentul de orientare nr. 5: „Orientări generale pentru Prelevarea probelor și Analize” (doar pentru instalații). Acest document tratează criteriile pentru

<sup>8</sup> Această listă reflectă starea la momentul elaborării acestui document de orientare actualizat. Alte documente pot fi adăugate mai târziu.

utilizarea laboratoarelor neacreditate, dezvoltarea unui plan de eșantionare și diverse alte probleme conexe privind monitorizarea emisiilor în EU ETS.

- Documentul de orientare nr. 5a: „Exemplu de plan de eșantionare”. Acest document oferă un exemplu de plan de eșantionare pentru o instalație.
- Documentul de orientare nr. 6: „Activități privind fluxul de date și sistemul de control”. Acest document discută posibilitățile de a descrie activitățile fluxului de date pentru monitorizare în EU ETS, evaluarea riscurilor ca parte a sistemului de control și exemple ale activităților de control.
  - Documentul de orientare nr. 6a: „Activități de evaluare și control a riscurilor – exemple”. Acest document oferă îndrumări suplimentare și un exemplu pentru evaluarea riscurilor.
- Documentul de orientare nr. 7: „Sisteme de monitorizare continuă a emisiilor (CEMS)”. Acest document oferă informații despre aplicarea abordărilor bazate pe măsurare în care emisiile de GES sunt măsurate direct în coș, și astfel ajută operatorul să determine ce tip de echipament trebuie să fie utilizat și dacă poate respecta cerințele specifice nivelurilor.
- Document de orientare nr. 8: „Inspekția EU ETS”: Destinat autorităților competente, acest document subliniază rolul inspekțiilor AC pentru consolidarea sistemului MRVA al EU ETS.

În plus, Comisia furnizează următoarele **formate electronice**:

- Formatul nr. 1: Plan de monitorizare a emisiilor pentru instalații staționare
- Formatul nr. 2: Plan de monitorizare a emisiilor pentru operatorii de aeronave
- Formatul nr. 3: Plan de monitorizare a datelor tonă-kilometru ale operatorilor de aeronave
- Formatul nr. 4: Raport anual de emisii pentru instalații staționare
- Formatul nr. 5: Raportul anual de emisii pentru operatorii de aeronave
- Formatul nr. 6: Raportul date tonă-kilometru pentru operatorii de aeronave
- Formatul nr. 7: Raportul de îmbunătățire pentru instalațiile staționare
- Formatul nr. 8: Raportul de îmbunătățire pentru operatorii de aeronave

În plus, există următoarele instrumente disponibile pentru operatori:

- Instrument pentru determinarea costurilor nerezonabile
- Instrument pentru evaluarea incertitudinii
- Instrument pentru frecvența analizelor
- Instrument pentru evaluarea riscurilor.

Sunt disponibile pentru operatori următoarele **materiale de instruire RMR**:

- Foaia de parcurs prin documentele de orientare M&R
- Evaluarea incertitudinii
- Costuri nerezonabile
- Planuri de eșantionare
- Date lipsă
- Testul Round Robin

Pe lângă aceste documente dedicate RMR, un set separat de documente de orientare pe RVA sunt disponibile la aceeași adresă. În plus, Comisia a furnizat orientări cu privire la domeniul de aplicare al EU ETS pentru operatorii de aeronave:



<http://data.europa.eu/eli/dec/2009/450/oj>

O cantitate impresionantă de informații pentru operatorii de aeronave se găsește, de asemenea, pe pagina de internet a DG CLIMA dedicată EU ETS pentru aviație (în special la capitolele „documentație” și „FAQ”<sup>9</sup>):

[https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-emissions/reducing-emissions-aviation\\_en#tab-0-1](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-emissions/reducing-emissions-aviation_en#tab-0-1)

Toată legislația UE poate fi găsită pe EUR-Lex: <http://eur-lex.europa.eu/>

Cele mai importante acte legislative sunt, de asemenea, enumerate în Anexa acestui document.

De asemenea, autoritățile competente din statele membre pot oferi îndrumări utile pe propriile lor pagini de internet. Operatorii de aeronave ar trebui să verifice în special dacă autoritatea competentă organizează grupuri de lucru, furnizează documente de tipul întrebări frecvente și răspunsuri, birouri de asistență etc.



---

<sup>9</sup> În ceea ce privește lista de întrebări frecvente, este întotdeauna recomandabil să verificați data publicării în cazul în care aceasta a fost înlocuită de orientări/actualizări mai recente

## 3 AVIAȚIA SUB EU ETS - PRINCIPII

### 3.1 Domeniul de aplicare al activităților de aviație incluse

Având în vedere caracterul internațional al activităților de aviație, un operator de aeronave trebuie să cunoască nu numai EU ETS, ci și mai multe sisteme de reducere a emisiilor de GES care există în paralel și care pot avea un domeniu de aplicare diferit în ceea ce privește obligațiile de monitorizare și raportare. Prin urmare, următoarele secțiuni explică „domeniul de aplicare complet” și „domeniul de aplicare redus” al EU ETS, domeniul de aplicare al zborurilor în temeiul Acordului de legătură cu Elveția și domeniul de aplicare al zborurilor care intră sub incidența CORSIA. Se menționează și noul ETS al Regatului Unit.

Metodele de bază de monitorizare și raportare din aceste sisteme sunt destul de similare. Atunci când un operator de aeronave este inclus în oricare dintre aceste sisteme, acesta trebuie să se asigure că este capabil să identifice în mod fiabil, pentru toate zborurile efectuate, dacă acestea se încadrează în unul sau mai multe dintre aceste sisteme. Acest lucru se realizează, în principiu, prin includerea unor proceduri adecvate în planul de monitorizare pentru urmărirea aeronavelor din flotă (inclusiv diverse opțiuni de leasing), pentru monitorizarea consumului de combustibil și pentru a stabili corect pentru fiecare zbor dacă este inclus în unul sau mai multe sisteme de reducere a emisiilor de GES, ținând seama de derogările relevante pentru tipurile de zbor. Sistemele relevante de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră în acest moment includ EU ETS, CORSIA, Swiss ETS și UK ETS.

Figura 1 din secțiunea 3.4 oferă o prezentare generală a modului în care un operator de aeronave poate determina dacă este inclus în EU ETS și dacă are dreptul să utilizeze metode simplificate de monitorizare, raportare și verificare (MRV).

#### Notă asupra terminologiei:



Pentru a determina domeniul de aplicare al EU ETS și pentru a stabili dacă sunt aplicabile abordări simplificate de monitorizare, se aplică mai multe praguri. Prezentul document de orientare utilizează următoarea terminologie:

- **Pragul de minimis:** Dacă se situează sub acest prag, operatorul de aeronave este exclus din EU ETS. Următoarele dispoziții se aplică în conformitate cu anexa I la Directiva EU ETS (a se vedea, de asemenea, secțiunea 3.2.2; aici se aplică „domeniul complet extins”):
  - Pentru operatorii de aeronave comerciale: Fie *10 000 t CO<sub>2</sub>/an (domeniu de aplicare extins), fie 243 zboruri pe perioadă timp de trei perioade consecutive a câte patru luni.*
  - Pentru operatorii de aeronave necomerciale: *1 000 t CO<sub>2</sub>/an.* Acest prag se aplică numai până la 31 decembrie 2030.
- **Pragul pentru micii emițători:** Determină dacă sunt permise abordări simplificate de monitorizare. Există două praguri diferite pentru micii emițători:
  - Articolul 55 din RMR prevede un prag de *25 000 t CO<sub>2</sub>/an* (domeniu de aplicare complet) sau de *243 de zboruri pe perioadă timp de trei perioade consecutive a câte patru luni.* Detalii sunt prezentate în secțiunea 5.6.
  - Articolul 28a alineatul (6) din Directiva EU ETS prevede *25 000 t CO<sub>2</sub>/an pe domeniul de aplicare complet sau 3 000 t CO<sub>2</sub>/an pe domeniul de aplicare redus.* A se vedea detaliile din secțiunea 5.9.

### 3.1.1. „Domeniul de aplicare complet” al activităților de aviație sub EU ETS

Anexa I la Directiva EU ETS definește domeniul de aplicare al activităților de aviație incluse în EU ETS. Directiva impune ca *toate zborurile care pleacă de pe un aerodrom situat pe teritoriul unui stat membru* cărui i se aplică tratatul sau care sosesc pe un aerodrom situat pe teritoriul acestuia (inclusiv regiunile ultraperiferice, dependențele și teritoriile respectivului stat membru)<sup>10</sup> să fie acoperite. Ca urmare a prelungirii acordului SEE<sup>11</sup>, «stat membru» trebuie să fie interpretat ca «stat SEE» (adică cele 27 de state membre ale UE actuale plus statele AELS Norvegia, Islanda și Liechtenstein). În plus, de la 1 ianuarie 2020, zborurile din Elveția către aerodromurile SEE sunt acoperite de sistemul elvețian de comercializare a certificatelor de emisii pe baza acordului de legătură elvețian<sup>12</sup>. Prin urmare, aceste zboruri sunt excluse din „domeniul de aplicare complet” al EU ETS (cu toate acestea, ele nu sunt excluse din „domeniul de aplicare complet extins” pentru determinarea pragurilor de minimis, a se vedea secțiunea 3.2.2). Același lucru este valabil de la 1 ianuarie 2021 pentru zborurile din Regatul Unit către aerodromurile SEE, pe baza Acordului comercial și de cooperare dintre Uniunea Europeană, deoarece ETS din Regatul Unit acoperă aceste zboruri<sup>13</sup>.



Zborurile dinspre Elveția și Marea Britanie către SEE sunt, de asemenea, excluse din domeniul de aplicare redus, acest lucru bazându-se pe faptul că nu sunt țări SEE, deci nu sunt necesare explicații suplimentare.

**Operatorii de aeronave care desfășoară astfel de activități de aviație trebuie să participe la sistemul de comercializare a certificatelor de emisii, indiferent dacă își au sediul în țările UE sau AELS ori în țara care le-a eliberat licența de operare.**

Rețineți că, în conformitate cu legislația actuală (până la 31 decembrie 2023), acest „domeniu de aplicare (extins) complet” este necesar numai pentru a determina dacă un operator de aeronave este inclus în EU ETS și dacă este considerat „mic emițător”<sup>14</sup>. Pentru monitorizarea și raportarea emisiilor și pentru restituirea certificatelor, se aplică „domeniul de aplicare redus” (secțiunea 3.1.2).



Pentru criteriile aplicabile în cazul în care un operator de aeronave este scutit în întregime de conformarea sub EU ETS, a se vedea secțiunea 3.2.2.



Anexa I la Directiva EU ETS enumeră, de asemenea, mai multe **derogări** de la domeniul de aplicare al EU ETS. Sunt exceptate:

- Zborurile efectuate de aeronave cu o masă maximă certificată la decolare mai mică de 5 700 kg. Aceasta înseamnă în mod specific că operatorii de aeronave care nu utilizează aeronave mai grele nu sunt incluși în EU ETS.
- Următoarele tipuri de zboruri sunt excluse din EU ETS:

<sup>10</sup> Următoarele regiuni de peste mări aparțin „teritoriului cărui i se aplică tratatul”: cele cinci departamente franceze de peste mări (Guadelupa, Guyana Franceză, Martinica, Réunion, Mayotte); Comunitățile franceze de peste mări din Saint-Martin; Comunitatea autonomă spaniolă din Insulele Canare; și regiunile autonome portugheze din Azore și Madeira; în plus, teritoriile Ceuta și Melilla (Spania), Insulele Aland (Finlanda) și Jan Mayen (Norvegia) aparțin SEE și, prin urmare, sunt acoperite de EU ETS.

<sup>11</sup> A se vedea anexa pentru referința legislativă.

<sup>12</sup> Directiva EU ETS anexa I, astfel cum a fost modificată prin Decizia delegată (UE) 2020/1071 a Comisiei

<sup>13</sup> Directiva EU ETS anexa I, astfel cum a fost modificată prin Decizia delegată (UE) 2021/1416 a Comisiei

<sup>14</sup> Cu toate acestea, rețineți că, pentru stabilirea pragurilor de minimis, zborurile din Regatul Unit și Elveția trebuie adăugate la domeniul de aplicare complet.

- Zboruri în misiune oficială, ale unui monarh în funcție și ale familiei sale imediate, ale șefilor de stat, ale șefilor de guvern și ale miniștrilor de guvern dintr-o altă țară decât un stat membru;
- Zboruri militare efectuate cu aeronave militare;
- Zboruri legate de căutare și salvare, zboruri de luptă împotriva incendiilor, zboruri umanitare și zboruri de servicii medicale;
- Zboruri efectuate exclusiv în conformitate cu regulile de zbor la vedere;
- Zboruri circulare (cu plecare și sosire pe același aeroport fără oprire intermediară);
- Zboruri de instruire;
- Zborurile efectuate exclusiv în scopul cercetării științifice;
- Zborurile efectuate în cadrul obligațiilor de serviciu public.

Pentru mai multe detalii cu privire la aceste derogări, a se vedea orientările Comisiei<sup>15</sup> privind interpretarea activităților de aviație enumerate în anexa I la Directiva EU ETS. Orientările respective oferă informații cu privire la utilizarea codurilor de exceptare<sup>16</sup> CRCO pentru identificarea acestor derogări utilizând planuri de zbor.



**Pe scurt, expresia „toate zborurile care intră sub incidența anexei I la Directiva EU ETS, și anume toate zborurile care aterizează sau pleacă de pe un aerodrom SEE, luând în considerare excepțiile de mai sus, minus zborurile din Elveția sau din Regatul Unit” definește „domeniul de aplicare complet” al EU ETS.**

### 3.1.2. „Domeniul de aplicare redus” al EU ETS

Începând cu anul 2013, „domeniul de aplicare complet” a fost înlocuit temporar cu „domeniul de raportare/domeniul de aplicare redus”, datorită dezvoltării și punerii în aplicare a măsurii globale bazate pe piață a OACI sub forma „schemei de compensare și reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională” (CORSIA). Directiva EU ETS a fost modificată prin Regulamentul (UE) 421/2014 și Regulamentul (UE) 2392/2017 care au introdus următoarele excepții de la domeniul de aplicare complet:

- Zborurile dinspre și către aerodromuri din afara SEE sunt exceptate de la obligațiile de raportare și de predare sub EU ETS<sup>17</sup>;
- Sunt exceptate toate emisiile generate de zborurile între un aerodrom situat într-o regiune ultraperiferică în sensul articolului 349 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene și un aerodrom situat într-o altă regiune a SEE, dar în afara regiunii ultraperiferice de sosire sau de plecare. În prezent, UE include nouă regiuni ultraperiferice: Insula Canare, Guyana Franceză, Guadelupa, Martinica, Mayotte; Réunion, Saint-Martin, Azore și Madeira. Emisiile generate de zborurile între aerodromuri din aceeași regiune ultraperiferică rămân acoperite integral de EU ETS.

<sup>15</sup> Decizia 2009/450/CE a Comisiei din 8 iunie 2009 privind interpretarea detaliată a activităților de aviație enumerate în anexa I la Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului, 2009/450/CE

<sup>16</sup> Codurile utilizate de Biroul Central de taxe de rută al Eurocontrol (CRCO) pentru identificarea scutirii de taxe de rută.

<sup>17</sup> În consecință, zborurile către și dinspre teritoriile de peste mări ale statelor membre care nu fac parte din SEE sunt, de asemenea, excluse. Aceste teritorii de peste mări sunt: DK: Groenlanda, Insulele Feroe; FR: Polinezia Franceză, Noua Caledonie, Saint Barthélemy; Saint Pierre și Miquelon, Wallis și Futuna; NL: Aruba, Bonaire, Saba; Sint Eustatius, Curaçao, sint Maarten; NO: Svalbard.

**Domeniul de aplicare redus se aplică până la 31 decembrie 2023.** Ulterior, întregul domeniu de aplicare va fi restabilit, cu excepția cazului în care intră în vigoare noi dispoziții în urma unei noi modificări a Directivei EU ETS.

**Notă:** Există excepții de la scutirea menționată mai sus. De la 1 ianuarie 2020, **zborurile cu plecare de pe aerodromurile SEE către Elveția** sunt acoperite de EU ETS pe baza acordului de legătură elvețian. De la 1 ianuarie 2021, Acordul comercial și de cooperare dintre Uniunea Europeană și Regatul Unit clarifică faptul că **zborurile din țările SEE către Regatul Unit<sup>18</sup> rămân acoperite de EU ETS. Aceste zboruri sunt incluse în „domeniul redus de aplicare”.**



Din motive de simetrie, zborurile din Elveția către aerodromurile SEE sunt acoperite de ETS elvețian<sup>19</sup> și la fel sunt și zborurile interne elvețiene. În mod similar, UK ETS acoperă zborurile cu plecare din Regatul Unit către țările SEE, precum și zborurile interne din Regatul Unit<sup>20</sup>.

### **3.1.3. Modificarea domeniului de aplicare al EU ETS ca urmare a legăturii cu CH ETS**

**NOU!**

La sfârșitul anului 2017 s-a ajuns la un acord între Uniunea Europeană și Confederația Elvețiană privind corelarea sistemelor lor de comercializare a emisiilor de gaze cu efect de seră acesta intrând în vigoare la 1 ianuarie 2020. În consecință, Directiva EU ETS a fost modificată<sup>21</sup>: Zborurile din SEE către Elveția (de exemplu, Lisabona – Zurich) sunt incluse în EU ETS. Zborurile din Elveția către SEE (de exemplu, Zurich – Lisabona) și zborurile interne din Elveția (de exemplu, Zurich – Berna) sunt incluse în sistemul ETS elvețian (CH ETS). Rețineți că această modificare se aplică atât domeniului de aplicare complet, cât și celui redus al EU ETS, astfel cum se menționează în secțiunile 3.1.1 și 3.1.2. Cu toate acestea, zborurile de pe aerodromurile elvețiene către SEE trebuie încă luate în considerare la stabilirea pragurilor de minimis.

### **3.1.4. Schimbarea domeniului de aplicare al EU ETS ca urmare a Brexit**

În decembrie 2020 a fost încheiat un acord comercial<sup>22</sup> și de cooperare între Uniunea Europeană și Regatul Unit. Acordul a intrat în vigoare la 1 mai 2021, dar se aplică începând cu 1 ianuarie 2021. În consecință, Directiva EU ETS a fost modificată în

<sup>18</sup> Acordul comercial și de cooperare se aplică teritoriului metropolitan al Regatului Unit. Aceasta înseamnă că țările și teritoriile de peste mări nu sunt, în principiu, acoperite. În special, dependențele Coroanei, și anume Bailiwick din Guernsey, Bailiwick din Jersey și Insula Man în ceea ce privește eu ETS nu sunt acoperite. În mod similar, acordul nu se aplică Gibraltarului și nu are niciun efect pe teritoriul său. Acest lucru nu exclude posibilitatea de a avea în viitor un acord separat între UE și Regatul Unit în ceea ce privește Gibraltarul. Prin urmare, zborurile de pe aerodromurile SEE către destinațiile respective nu ar trebui incluse în prezent în eu ETS.

<sup>19</sup> Pentru informații de bază privind sistemul elvețian de comercializare a certificatelor de emisii pentru operatorii de aeronave, a se vedea <https://www.bafu.admin.ch/bafu/en/home/topics/climate/info-specialists/reduction-measures/ets/aviation.html>

<sup>20</sup> Orientările privind UK ETS sunt disponibile de la autoritățile britanice:

<sup>21</sup> <https://www.gov.uk/government/publications/participating-in-the-uk-ets/participating-in-the-uk-ets>  
Commission Delegated Decision (EU) 2020/1071 of 18 May 2020 amending Directive 2003/87/EC of the European Parliament and of the Council, as regards the exclusion of incoming flights from Switzerland from the EU emissions trading system

<sup>22</sup> Decizia (UE) 2021/689 a Consiliului din 29 aprilie 2021 privind încheierea, în numele Uniunii, a Acordului comercial și de cooperare dintre Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte, și a Acordului dintre Uniunea Europeană și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord privind procedurile de securitate pentru schimbul și protecția informațiilor clasificate (JO L 149, 30.04.2021, p. 2).

mod corespunzător printr-un act delegat<sup>23</sup>. Zborurile din SEE către Regatul Unit (de exemplu, Lisabona – Londra) sunt incluse în EU ETS. Zborurile din Regatul Unit către SEE (de exemplu Londra – Lisabona) și zborurile interne din Regatul Unit (de exemplu Londra – Manchester) sunt incluse în UK ETS. Rețineți că această modificare se aplică atât domeniului de aplicare complet, cât și celui redus al EU ETS, astfel cum se menționează în secțiunile 3.1.1 și 3.1.2. Cu toate acestea, zborurile din Regatul Unit către aerodromurile SEE trebuie încă luate în considerare la stabilirea pragurilor de minimis.

**NOU!**

### 3.1.5. Domeniul de aplicare al CORSIA

Începând cu 1 ianuarie 2019, operatorii de aeronave care depășesc pragurile respective de 10 000 t CO<sub>2</sub> pentru zborurile internaționale trebuie să raporteze toate zborurile internaționale în scopul calculării nivelului de referință al CORSIA<sup>24</sup>. UE a fost de acord să pună în aplicare CORSIA (și, în special, sistemul MRV relevant) prin intermediul EU ETS. „Zboruri internaționale” sunt zboruri între aerodromuri din diferite state participante la CORSIA. Numai „zborurile interne” (zborurile dintr-un stat membru al OACI, de exemplu Los Angeles – New York) sunt excluse din CORSIA.

Operatorii de aeronave care au obligații sub CORSIA într-un stat SEE (a se vedea secțiunea 3.3.3) trebuie să monitorizeze toate zborurile internaționale pentru a îndeplini cerințele CORSIA în același timp cu cerințele lor EU ETS. CORSIA acoperă:

- Zborurile incluse în domeniul de aplicare redus al EU ETS, cu excepția zborurilor interne;
- Zboruri incluse în „domeniul de aplicare complet” al EU ETS:
  - Zborurile între aerodromurile situate în statele membre și aerodromurile situate în țări terțe;
  - Zborurile între aerodromurile situate în statele membre și aerodromurile situate în regiunile ultraperiferice, dependențele sau teritoriile altor state membre;
  - Zboruri între aerodromuri situate în regiunile ultraperiferice, dependențele sau teritoriile statelor membre și aerodromuri situate în țări terțe sau dependențe sau teritorii ale altor state membre;
- Zboruri între aerodromuri situate în două țări terțe diferite.

Mai multe categorii de zboruri sunt excluse de sub CORSIA, cum ar fi zborurile de stat, zborurile umanitare, zborurile medicale, zborurile militare și zborurile de stingere a incendiilor. Aceste derogări sunt similare, dar nu sunt 100% identice cu derogările de la EU ETS.

<sup>23</sup> Regulamentul delegat (UE) 2021/1416 al Comisiei din 17 iunie 2021 de modificare a Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește excluderea zborurilor de intrare din Regatul Unit din sistemul Uniunii de comercializare a certificatelor de emisii;  
[http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2021/1416/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/1416/oj)

<sup>24</sup> Regulamentul delegat (UE) 2019/1603 al Comisiei din 18 iulie 2019 de completare a Directivei 2003/87/CE



## 3.2 Operatorii de aeronave

### 3.2.1. Identificarea și atribuirea zborurilor

În conformitate cu Directiva EU ETS [articolul 3 litera (o)], un operator de aeronave este „persoana care exploatează o aeronavă în momentul în care desfășoară o activitate de aviație menționată în anexa I [la Directiva EU ETS] sau, în cazul în care persoana respectivă nu este cunoscută sau nu este identificată, de proprietarul aeronavei.” În scopul monitorizării și raportării, este necesară o identificare unică pentru operatorul de aeronave. Articolul 51 alineatul (3) din Regulamentul privind M&R definește faptul că operatorii de aeronave unici sunt definiți de indicativul de apel utilizat pentru controlul traficului aerian (ATC). În general, acesta este indicativul unic al OACI din caseta 7 a planului de zbor (codul din trei litere, care exclude identificatorul zborului). În cazul în care indicativul unic al OACI nu este disponibil, operatorul de aeronave va fi identificat prin marcajul de înmatriculare al aeronavei, care ar trebui apoi să fie utilizat ca semn de apel în scopul ATC în planul de zbor. De obicei, marcajul de înregistrare va viza proprietarul aeronavei.



**Notă:** În cazul în care această orientare utilizează termenul «indicativ OACI», aceasta trebuie citită ca mai sus, inclusiv marcajele de înregistrare a aeronavelor înscrise în caseta 7 din planul de zbor, în cazul în care indicativul OACI nu este disponibil.

Utilizarea indicatorului OACI nu implică în mod necesar faptul că un operator de aeronave este responsabil din punct de vedere comercial sau operațional pentru un anumit zbor. Acest lucru depinde, în majoritatea cazurilor, de tipul de acorduri comerciale între transportatorii din sectorul aviației. Fie că este vorba de partajarea de coduri, de *dry leasing* sau de *wet leasing*, de leasing pe termen lung sau pe termen scurt aplicat de un operator de aeronave, aceasta nu are nicio influență asupra identificării operatorului de aeronave.

O întreprindere-fiiică nu trebuie să efectueze propria monitorizare și raportare (adică să prezinte un plan de monitorizare și rapoarte anuale de emisii) dacă toate zborurile societății-fiiică sunt efectuate sub indicativul unic al OACI al societății-mamă sau al unei alte întreprinderi-fiiică. Societatea-mamă sau societatea-soră va fi, în acest caz, operatorul de aeronave pentru zborurile efectuate de societatea-mamă și toate zborurile vor trebui să fie incluse în planul de monitorizare și în rapoartele societății mamă sau soră. Un operator de aeronave care deține două certificate de operator aerian, dar care are un singur indicativ unic OACI ar trebui să prezinte un plan de monitorizare. În caz de îndoială, datele Eurocontrol privind plata tarifelor de rută vor fi un instrument util pentru verificarea atribuirii indicativului unic al OACI în caseta 7 din planul de zbor către operatorii de aeronave individuali în sensul EU ETS.

### 3.2.2. Operatori de aeronave excluși

Următorii operatori de aeronave nu au obligații în temeiul EU ETS (sunt „excluși” din EU ETS):

- Operatorii de transport aerian comercial<sup>25</sup> care operează fie:



<sup>25</sup> Articolul 3 litera (p) din Directiva eu ETS definește: „Operator comercial de transport aerian” înseamnă un operator care, în schimbul unei remunerații, furnizează publicului servicii de transport aerian regulate sau neclasificate pentru pasageri, marfă sau poștă.

- mai puțin de 243 de zboruri pe perioadă timp de trei perioade consecutive a câte patru luni; sau
- zboruri cu emisii anuale totale mai mici de 10 000 tone CO<sub>2</sub> pe an.

Pentru aplicarea acestor „praguri de minimis”, trebuie utilizată o **versiune specială (extinsă) a „domeniului de aplicare complet al EU ETS”**. Zborurile din Elveția sau Regatul Unit către un aerodrom SEE trebuie adăugate la domeniul de aplicare complet<sup>26</sup>.

În cazul în care pragurile prevăzute de această „regulă de minimis” sunt depășite, toate zborurile respectivului operator de aeronave de pe parcursul întregului an calendaristic sunt incluse în EU ETS (dacă nu sunt excluse din cauza celorlalte excepții).

Clarificări: Operatorii de aeronave care nu dețin un certificat de operator aerian<sup>27</sup> (AOC) sunt operatori necomerțiali. Perioadele de patru luni sunt: ianuarie-aprilie; mai-august; septembrie-decembrie. Ora locală de plecare a zborului determină în care dintre perioadele de patru luni se încadrează zborul respectiv, pentru a decide dacă operatorul de aeronave se situează deasupra sau sub pragurile de exceptare ale regulii de minimis.

Clarificări suplimentare sunt oferite în orientările Comisiei privind interpretarea activităților de aviație enumerate în anexa I la Directiva EU ETS<sup>28</sup>.

**NOU!**

- Până la 31 decembrie 2030, operatorii de aeronave necomerțiali cu emisii anuale totale mai mici de 1 000 de tone pe an sunt scutiți de EU ETS. Pragul trebuie evaluat anual. Domeniul de aplicare complet «extins» este relevant pentru a stabili dacă pragul de minimis este depășit, astfel cum se explică în punctul de referință anterior.
- Alte excepții: Deoarece zborurile efectuate de aeronave cu o masă maximă certificată la decolare mai mică de 5 700 kg sunt excluse, este clar că operatorii de aeronave care nu utilizează aeronave mai grele nu sunt incluși în EU ETS.



### 3.2.3. Operatorii de aeronave eligibili pentru MRV simplificată

Anumiți operatori de aeronave (de obicei mici) sunt eligibili pentru proceduri simplificate de monitorizare, raportare și verificare. Acestea sunt discutate mai departe în secțiunea 5.6. „Pragurile pentru micii emițători” relevante sunt:

- Emisii mai mici de 25 000 t CO<sub>2</sub> pe an<sup>29</sup>, luându-se în considerare întregul domeniu de aplicare (a se vedea 3.1.1); sau
- Emisii de mai puțin de 3 000 t CO<sub>2</sub> pe an în domeniul de aplicare redus (aceștia pot fi în continuare emițători mari dacă se ia în considerare întregul domeniu de aplicare).

<sup>26</sup> Acest lucru se datorează formulării speciale a anexei I la Directiva EU ETS, care, pe de o parte, exclude zborurile din Elveția sau din Regatul Unit din anexa I, dar prevede că, în scopul calculării pragului de minimis, aceste zboruri nu sunt excluse.

<sup>27</sup> Există posibilitatea ca, în afara UE să fie utilizați alți termeni pentru astfel de certificate

<sup>28</sup> Această dispoziție a fost introdusă prin Decizia delegată (UE) 2020/1071 a Comisiei din 18 mai 2020 de modificare a Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului, în ceea ce privește excluderea zborurilor care sosesc din Elveția din sistemul UE de comercializare a certificatelor de emisii.

<sup>29</sup> Rețineți că articolul 28a alineatul (6) din Directiva EU ETS nu include pragul de mai puțin de 243 de zboruri în fiecare dintre cele 3 perioade consecutive de câte 4 luni.

### 3.3 Statele membre de administrare

#### 3.3.1. Statele membre de administrare sub EU ETS

În EU ETS sunt incluși atât operatori de aeronave din UE (și SEE), cât și operatori de aeronave din afara UE. Pentru a asigura o punere în aplicare eficientă a Directivei EU ETS, fiecare operator de aeronave este repartizat unui singur stat membru de administrare (articolul 18a din Directivă):



- În cazul unui operator de aeronave cu o licență de operare valabilă acordată de un stat membru în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CEE) nr. 2407/92, statul membru care a acordat licența de operare.
- În toate celelalte cazuri, statul membru cu cele mai mari emisii atribuite aviației estimate provenite din zborurile efectuate de operatorul de aeronave în cauză în anul de referință. Aceste emisii atribuite estimate sunt calculate de Eurocontrol.

Comisia Europeană trebuie să publice în fiecare an, înainte de 1 februarie, o listă (sau actualizări ale acesteia) a operatorilor de aeronave și a statelor membre de administrare desemnate acestora.

De la 1 ianuarie 2021, Regatul Unit a încetat să mai participe la EU ETS. **Operatorii de aeronave care au fost anterior administrați de autoritățile britanice și care desfășoară activități de aviație în cadrul EU ETS sunt repartizați altor state SEE începând cu 2021.**

**NOU!**

Cea mai recentă versiune a listei respective (sub forma unui regulament al Comisiei) poate fi găsită pe site-ul web al Comisiei<sup>30</sup>. Pentru fiecare operator de aeronave identificat de Eurocontrol, lista respectivă conține:

- «Identificatorul unic» (identic cu numărul de identificare CRCO utilizat pentru facturarea tarifelor de rută);
- Numele operatorului de aeronave;
- Statul de origine al operatorului de aeronave; și
- Statul SEE de administrare.

Identificatorul unic este, de asemenea, foarte important pentru identificarea planurilor de monitorizare și a rapoartelor de emisii ale operatorului de aeronave și (dacă este cazul) a rapoartelor tonă-kilometru.

Pentru operatorii de aeronave care încep să desfășoare activități de aviație care intră sub incidența EU ETS, dar care nu sunt încă incluse în lista menționată mai sus, Comisia actualizează periodic o „listă de conformare prealabilă”, care oferă o indicație a celui mai probabil stat membru de administrare, cu mult înainte de publicarea următoarei liste regulate de operatori. Lista de conformare prealabilă poate fi găsită la:

[https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/monitoring-reporting-and-verification-eu-ets-emissions\\_en#tab-0-1](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/monitoring-reporting-and-verification-eu-ets-emissions_en#tab-0-1).

În plus, Eurocontrol și Comisia sunt interesate să îmbunătățească în permanență calitatea datelor din listele respective. În special, aeronavele care pot aparține (uneori) unui anumit operator de aeronave, dar care sunt, de asemenea, exploatate în afara activității respectivului operator de aeronave sau care sunt (uneori, dar nu întotdeauna) gestionate de societăți de servicii, ar trebui notificate la Eurocontrol utilizând „formularul de listă a flotei”. Pentru instrucțiuni suplimentare, consultați linkul de mai sus.

<sup>30</sup> [https://ec.europa.eu/clima/policies/ets/monitoring/operators\\_en#tab-0-1](https://ec.europa.eu/clima/policies/ets/monitoring/operators_en#tab-0-1)



Cunoașterea statului membru de administrare este importantă pentru operatorii de aeronave, deoarece se aplică legislația națională a statului membru de administrare. Important: cadrul juridic general al EU ETS este același în toate statele membre, pe baza Directivei EU ETS. Cu toate acestea, pot exista unele diferențe în ceea ce privește anumite detalii, cum ar fi termenele limită sau amenziile administrative aplicate. Regulamentul privind M&R și Regulamentul A&V sunt direct aplicabile în toate statele membre.

Statul membru de administrare desemnează, de asemenea, autoritatea competentă în conformitate cu legislația sa națională. Orice trimitere la „autoritatea competentă” din prezentul document ar trebui interpretată ca fiind autoritatea sau autoritățile desemnate în mod corespunzător din statul membru de administrare al operatorului de aeronave.

### 3.3.2. Ghیșeu unic (*One-stop-shop*) pentru legătura cu Elveția

După cum se poate vedea în secțiunea 3.1.3 privind „legătura cu Elveția”, un operator care zboară către și dinspre Elveția va avea ambele zboruri acoperite de EU ETS și de ETS elvețian. Pentru a reduce sarcina administrativă, acordul de corelare introduce conceptul unui punct unic de contact („ghیșeu unic”) pentru administrarea atât a EU ETS, cât și a CH ETS. Este vorba fie de Elveția, fie de un stat membru, niciodată de ambele.

Operatorii de aeronave ale căror zboruri sunt incluse în EU ETS trebuie, de asemenea, să raporteze emisiile din domeniul de aplicare al CH ETS.

### 3.3.3. Autoritatea competentă pentru CORSIA

Operatorii de aeronave pot avea o autoritate competentă diferită pentru CORSIA decât pentru EU ETS. În sensul CORSIA, atribuirea unui operator de aeronave unui stat se stabilește prin indicativul său unic OACI (indicativul OACI și statul de notificare sunt cuprinse în documentul 8385) sau prin certificatul de operator aerian (AOC) în cazul indisponibilității indicatorului OACI (Operatorul de aeronave este atribuit statului emitent) sau de locul înregistrării juridice (în cazul în care operatorul de aeronave nu posedă nici un cod de identificare OACI, nici un AOC; Statul în care avionul este înregistrat ca persoană juridică este statul în care operatorul trebuie să își îndeplinească obligațiile).

OACI a publicat și actualizează periodic o listă a operatorilor de aeronave și a statului căruia i-au fost atribuiți aceștia. Acest document poate fi descărcat de pe pagina web ICAO CORSIA<sup>31</sup>.

Pentru operatorii de aeronave care au un AOC sau o licență de operare dintr-un stat membru al UE sau al SEE, administrarea EU ETS și CORSIA este efectuată de aceeași autoritate competentă (de asemenea, planul de monitorizare și raportul anual de emisii sunt combinate în formulare comune pentru ambele scopuri). Operatorii străini raportează în scopuri CORSIA autorităților din țara lor de origine.

<sup>31</sup> <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/default.aspx> în secțiunea „CORSIA Central Registry (CCR)”

### 3.4 Arborele decizional pentru includerea operatorilor de aeronave

În conformitate cu legislația actuală, un operator de aeronave care trebuie să decidă cu privire la statutul său în EU ETS/CORSIA ar trebui să urmeze următoarele instrucțiuni pas cu pas, astfel cum se arată în figura 1 (numerele roșii din figură corespund pașilor descriși mai jos).

Rețineți că acesta nu este un exercițiu unic, ci trebuie repetat anual în cazul în care operatorul de aeronave operează în apropierea pragurilor indicate.



#### Obligații sub EU ETS:

1. Operatorul de aeronave (OA) trebuie să își determine flota utilizată **în anul examinat**. Aceasta include, de asemenea, aeronave închiriate temporar sau permanent (a se vedea, de asemenea, secțiunea 3.2.1). Aeronavele cu o masă maximă certificată la decolare mai mică de 5 700 kg sunt eliminate de pe lista respectivă.
2. OA stabilește o listă a tuturor zborurilor. În funcție de evaluarea includerii în EU ETS sau CORSIA, lista zborurilor trebuie să fie „filtrată” în consecință, aplicându-se fie domeniul de aplicare al EU ETS, fie domeniul de aplicare CORSIA. Rețineți că pentru aceste domenii se aplică norme diferite de exceptare. În sensul EU ETS, atât domeniul de aplicare extins, cât și cel redus sunt necesare pentru arborele decizional.
3. OA trebuie să concluzioneze dacă este un „operator comercial de transport aerian” (a se vedea nota de subsol 25).
4. Utilizând această listă de zboruri, OA trebuie să determine emisiile legate de zborurile care fac obiectul EU ETS, pe baza domeniului de aplicare extins. În cazul în care OA este un operator comercial de transport aerian și lista zborurilor include mai puține zboruri decât pragul de la punctul 5a, determinarea emisiilor poate fi omisă. OA necomerciali continuă cu punctul 6.
5. Operatorii de transport aerian comerciali ar trebui să răspundă la următoarele întrebări:
  - a Este mai mic numărul de zboruri (pe domeniul de aplicare complet extins) de 243 de zboruri în fiecare dintre cele trei perioade - ianuarie-aprilie, mai-august, septembrie-decembrie?
  - b Este cantitatea de emisii (pe domeniul de aplicare complet extins) sub 10 000 t CO<sub>2</sub> pe an?

În cazul în care cel puțin unul dintre răspunsuri este „da”, OA nu intră sub incidența EU ETS (adică nu are nicio obligație suplimentară în temeiul Directivei EU ETS). Toți ceilalți OA comerciali continuă cu punctul 7.

6. Operatorii de aeronave necomerciali ar trebui să verifice dacă emisiile lor (pe domeniul de aplicare complet extins) sunt mai mici de 1 000 t CO<sub>2</sub> pe an. În acest caz, zborurile operatorului sunt excluse din EU ETS. Verificarea de la Pasul 6 se aplică până la 31 decembrie 2030.
7. Toți OA care au ajuns la acest punct sunt incluși în EU ETS (și CH ETS) și, prin urmare, trebuie să respecte normele aplicabile privind MRV, astfel cum se subliniază în următoarele capitole ale prezentului document de orientare. Cu toate acestea, ei ar putea dori să utilizeze cerințe simplificate. În acest caz, operatorii de transport aerian trebuie să efectueze următorii pași.
8. În cazul în care OA efectuează (în cadrul domeniului de aplicare complet al EU ETS) mai puțin de 243 de zboruri în fiecare dintre cele trei perioade ianuarie-aprilie, mai-august și septembrie-decembrie, sau emisiile sale sunt mai mici de

- 25 000 t CO<sub>2</sub> pe an, OA este considerat un „mic emițător” și, prin urmare, poate primi aprobarea pentru a aplica abordările simplificate discutate în secțiunea 5.6.
9. În cazul în care OA este considerat un operator de aeronave cu emisii scăzute, deoarece emite mai puțin de 25 000 t CO<sub>2</sub> pe an și alege să își creeze integral raportul anual de emisii utilizând Instrumentul pentru mici emițători („Small Emmitter Tool” - SET) al Eurocontrol, populat cu date de la Facilitatea de suport ETS (ETS Support Facility - ETS-SF), OA poate prezenta raportul de emisii fără verificare. Detalii suplimentare privind această abordare sunt prezentate în secțiunea 5.9.
  10. În cele din urmă, dacă OA emite mai puțin de 3 000 t CO<sub>2</sub> pe an, pe „domeniul de aplicare redus” și alege să-și creeze integral raportul anual de emisii utilizând SET al Eurocontrol, populat cu date din ETS-SF, OA este autorizat să prezinte raportul de emisii fără verificare, ca la punctul anterior.

**NOU!**

### **Obligații în temeiul CORSIA**

Pentru stabilirea unei obligații în temeiul CORSIA, trebuie parcurse doar etapele 1 și 2 de mai sus. Ulterior: un operator de aeronave cu emisii mai mici de 10 000 t CO<sub>2</sub> pe an din zborurile internaționale nu intră sub incidența CORSIA (și anume, acesta nu mai are nicio obligație în temeiul Directivei EU ETS în ceea ce privește CORSIA). Toți ceilalți OA trebuie să respecte normele aplicabile privind MRV.

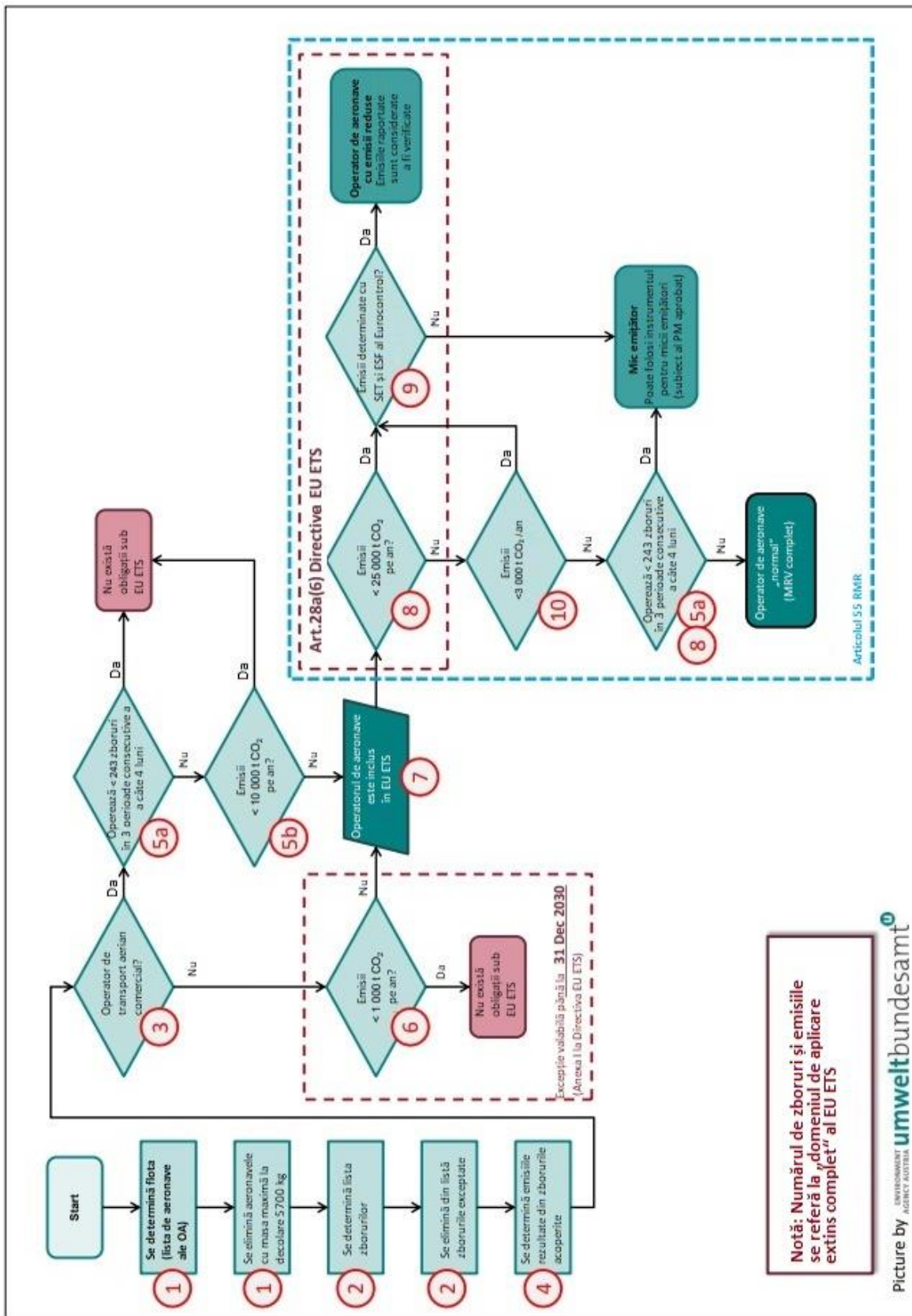


Figura 1: Arborele decizional pentru a determina dacă un operator de aeronave este inclus în EU ETS și, în caz afirmativ, dacă sunt permise abordări MRV simplificate. Pentru explicații suplimentare, vă rugăm să consultați textul principal.

### 3.5 Relevanța datelor tonă-kilometru

Fiecare operator de aeronave trebuie să își monitorizeze emisiile anuale generate de activitățile care intră sub incidența EU ETS. Cu toate acestea, RMR și acest document de orientare discută, de asemenea, monitorizarea voluntară a datelor „tonă-kilometru” (denumite și date „t-km”). Numai în cazul în care operatorul de aeronave solicită alocare de certificate cu titlu gratuit trebuie atașat un raport de date t-km verificat.

Datele tonă-kilometru trebuie monitorizate numai pentru „anii de monitorizare” relevanți. Aceștia sunt:

- Anul 2010 pentru alocarea cu titlu gratuit aferentă perioadei 2012-2023 [cereri depuse în 2011; a se vedea articolul 3e alineatul (1) din Directiva EU ETS];
- Pentru cererile din „rezerva specială”<sup>32</sup> (articolul 3f din Directiva EU ETS): dacă un operator de aeronave dorește să depună o cerere de alocare din rezerva specială trebuia monitorizat al doilea an al perioadei de comercializare. Acestea au fost aplicabile în 2014.
- Potrivit Regulamentului<sup>33</sup> (UE) 2017/2392 pentru pregătirea măsurii globale bazate pe piață a OACI, deocamdată nu sunt disponibile alte informații privind datele t-km. Cu toate acestea, o nouă prevedere a Directivei EU ETS aflată în proces de revizuire ar putea reglementa, din nou, transmiterea datelor t-km în viitor.

În ciuda caracterului voluntar al raportării datelor t-km, trebuie menționat faptul că, în conformitate cu articolul 3g din Directiva EU ETS, fiecare operator de aeronave este obligat să aibă un plan de monitorizare aprobat nu numai pentru emisii, ci și pentru datele tonă-kilometru.

Comisia a calculat o valoare de referință (certificate per t-km) după ce a primit toate datele t-km relevante de la statele membre, pentru a le permite acestora să calculeze alocarea către operatorii de aeronave.

Pentru mai multe detalii privind cererea de alocare de certificate cu titlu gratuit, vă rugăm să contactați autoritatea competentă.

---

<sup>32</sup> Astfel de cereri pot fi depuse de către operatorii de aeronave care:

- (a) începe să desfășoare o activitate de aviație care intră sub incidența anexei I după anul de monitorizare pentru care au fost transmise date tonă-kilometru pentru alocarea „normală”; sau
- (b) ale căror date tonă-kilometru cresc în medie cu peste 18 % anual între anul de monitorizare pentru care au fost transmise datele tonă-kilometru și al doilea an calendaristic al perioadei de comercializare respective;

și a căror activitate în temeiul literei (a) sau a căror activitate suplimentară în temeiul literei (b) nu este, integral sau parțial, o continuare a unei activități de aviație desfășurate anterior de un alt operator de aeronave

Comisia poate oferi orientări suplimentare cu privire la normele detaliate privind funcționarea rezervei speciale (articolul 3f din Directiva eu ETS).

<sup>33</sup> Regulamentul (UE) 2017/2392 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 decembrie 2017 de modificare a Directivei 2003/87/ce în vederea continuării limitărilor actuale ale domeniului de aplicare pentru activitățile de aviație și a pregătirii punerii în aplicare a unei măsuri globale bazate pe piață începând cu 2021

Descărcare la: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2392/oj>



## 4 CICLUL DE CONFORMARE EU ETS

### 4.1 Importanța MRV în EU ETS

Monitorizarea, raportarea și verificarea (MRV) emisiilor joacă un rol esențial în credibilitatea oricărui sistem de comercializare a emisiilor. Fără MRV, conformarea ar fi lipsită de transparență și ar fi mult mai dificil de urmărit, iar punerea în aplicare ar fi compromisă. Acest lucru este valabil și pentru sistemul Uniunii de comercializare a certificatelor de emisii (EU ETS). Sistemul complet, coerent, precis și transparent de monitorizare, raportare și verificare creează încredere în comercializarea emisiilor. Numai în acest mod se poate garanta că operatorii și operatorii de aeronave își îndeplinesc obligația de a restitui suficiente certificate.

Această observație se bazează pe dubla natură a EU ETS: Pe de o parte, este un instrument bazat pe piață. A permis să evolueze o piață semnificativă, în care participanții la piață doresc să cunoască valoarea monetară a certificatelor alocate pe care le primesc, să le tranzacționeze și să le predea. Pe de altă parte, este un instrument pentru obținerea unui beneficiu pentru mediu. Dar, spre deosebire de alte acte legislative de mediu, obiectivul nu trebuie atins de către persoane fizice, ci de către întregul grup de participanți la EU ETS, care trebuie să atingă obiectivul în comun. Acest lucru necesită un nivel considerabil de echitate între participanți, asigurat de un sistem MRV solid. Activitățile de supraveghere ale autorităților competente contribuie în mod semnificativ la asigurarea atingerii obiectivului stabilit de plafon, ceea ce înseamnă că reducerile anticipate de emisii sunt realizate în practică. Prin urmare, este responsabilitatea autorităților competente, împreună cu organismele de acreditare, să protejeze integritatea EU ETS prin supravegherea bunei funcționări a sistemului MRV.

Atât participanții la piața carbonului, cât și autoritățile competente doresc să se asigure că echivalentul unei tone de CO<sub>2</sub> emis regăsește echivalentul său de o tonă raportată (în scopul unei singure reduceri care trebuie restituită). Acest principiu a devenit cunoscut încă din primele zile ale EU ETS ca: „O tonă trebuie să fie o tonă!”

Pentru a se asigura că acest lucru este realizat într-un mod robust, transparent, verificabil și totuși rentabil, Directiva EU ETS<sup>34</sup> oferă o bază solidă pentru un bun sistem de monitorizare, raportare și verificare. Acest lucru este realizat prin articolele 14 și 15 în legătură cu anexele IV și V la Directiva EU ETS. Pe baza articolului 14, Comisia a furnizat „Regulamentul privind M&R”<sup>35</sup> (RMR), care a fost modificat de mai multe ori de la introducerea sa la 1 ianuarie 2013.

Cu toate acestea, Comisia, precum și statele membre au recunoscut întotdeauna că o legislație complexă și tehnică, cum ar fi RMR, trebuie să fie sprijinită prin orientări suplimentare, pentru a asigura o punere în aplicare armonizată în toate statele membre, și pentru a deschide calea spre o conformitate mai bună prin abordări pragmatice ori de câte ori este posibil.

<sup>34</sup> Directiva 2003/87/ce a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității și de modificare a Directivei 96/61/ce a Consiliului, inclusiv toate modificările.

<sup>35</sup> Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066 al Comisiei din 19 decembrie 2018 privind monitorizarea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră în temeiul Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 601/2012.

În plus, a fost furnizat un regulament pentru verificarea și acreditarea verificatorilor („Regulamentul A&V”<sup>36</sup>, revizuit de asemenea pentru etapa a 4-a EU ETS), pentru care Comisia a elaborat o serie separată de documente de orientare.

## 4.2 Prezentare generală a ciclului de conformare

Procesul anual de monitorizare, raportare, verificare a emisiilor, restituirea cotelor și procedura autorității competente de acceptare a rapoartelor de emisii sunt adesea denumite „ciclul de conformare”. Figura 2 prezintă principalele elemente ale acestui ciclu.

În partea dreaptă a imaginii se află „ciclul principal”: Operatorul de aeronave monitorizează emisiile pe tot parcursul anului. După sfârșitul anului calendaristic (în termen de trei luni<sup>37</sup>), acesta trebuie să pregătească raportul anual de emisii (AER), să solicite verificarea și să prezinte raportul verificat autorității competente (AC). Emisiile verificate trebuie să fie corelate cu restituirea certificatelor în sistemul de registre<sup>38</sup>. Aici, principiul „o tonă trebuie să fie o tonă” se traduce prin „o tonă trebuie să fie un certificat”, adică, în acest moment, valoarea de piață a certificatului este corelată cu costurile pentru îndeplinirea obiectivului de mediu al EU ETS. După aceea, monitorizarea continuă, așa cum se arată în imagine. Mai precis, monitorizarea continuă fără oprire la sfârșitul anului.

Procesul de monitorizare are nevoie de o bază solidă. Datele rezultate trebuie să fie suficient de complete pentru a crea încredere în fiabilitatea ETS, inclusiv în caracterul echitabil al obligației de predare, și trebuie să fie coerente pe parcursul anilor. Prin urmare, operatorul de aeronave trebuie să se asigure că metodologia de monitorizare este documentată în scris și nu poate fi modificată în mod arbitrar. În cazul EU ETS, această metodologie scrisă se numește Planul de monitorizare (MP) al operatorului de aeronave (a se vedea figura 2). Este o cerință pentru operatorii de aeronave în temeiul articolului 3g din Directiva EU ETS.

Cifrele arată, de asemenea, că planul de monitorizare, deși foarte specific pentru un operator individual de aeronave, trebuie să respecte cerințele legislației aplicabile la nivelul UE, în special Regulamentul privind monitorizarea și raportarea. Prin urmare, sistemul MRV al EU ETS este în măsură să oscileze între norme stricte la nivelul UE care să asigure fiabilitatea și să prevină simplificările arbitrare și nejustificate și să permită o flexibilitate suficientă pentru circumstanțele fiecărui operator de aeronave.

---

<sup>36</sup> Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2067 al Comisiei privind verificarea datelor și acreditarea verificatorilor în temeiul Directivei 2003/87/ce a Parlamentului European și a Consiliului

<sup>37</sup> În conformitate cu legislația națională, această perioadă poate fi mai scurtă, a se vedea nota de subsol 43

<sup>38</sup> În scopul simplificării, restituirea certificatelor nu a fost inclusă în imagine. În mod similar, imaginea ignoră, de asemenea, procesele de alocare și de comercializare a certificatelor.

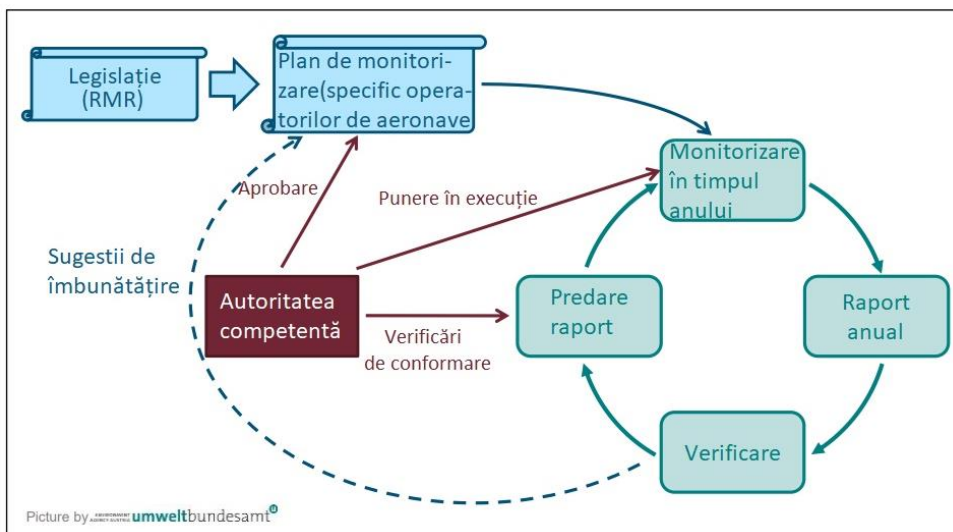


Figura 2: Principiul ciclului de conformare al EU ETS (doar elementele principale ale RMR prezentate).

Figura 2 prezintă, de asemenea, câteva responsabilități cheie ale autorității competente. Aceasta trebuie să supravegheze respectarea de către operatorii de aeronave a cerințelor. Ca prim pas, AC trebuie să aprobe fiecare plan de monitorizare înainte de a fi aplicat. Aceasta înseamnă că planurile de monitorizare elaborate de operatorul de aeronave sunt verificate pentru a se asigura conformitatea cu cerințele RMR. În cazul în care operatorul de aeronave utilizează abordări simplificate permise de RMR, acest lucru trebuie justificat de operatorul de aeronave, de exemplu, pe baza pragurilor limită stabilite de Directiva EU ETS.

În plus, este responsabilitatea autorității competente să efectueze, după caz, verificări ale rapoartelor anuale de emisii. Aceasta include verificări prin sondaj ale rapoartelor deja verificate, dar și verificări încrucișate cu cifrele introduse în tabelul privind emisiile verificate din sistemului de registre, precum și verificarea restituirii numărului corect de certificate.



Cu toate acestea, ciclul de conformare are o perspectivă mai largă. După cum arată figura 2, există un al doilea ciclu. Aceasta este revizuirea periodică a planului de monitorizare, pentru care raportul de verificare poate oferi contribuții valoroase. În plus, operatorul de aeronave trebuie să depună eforturi continue pentru îmbunătățirea metodologiei de monitorizare.

### 4.3 Importanța planului de monitorizare

Din secțiunea anterioară reiese că planul de monitorizare aprobat este cel mai important document pentru fiecare operator de aeronave care participă la EU ETS. Ca o rețetă pentru bucătar și ca manualul de management pentru un sistem certificat de management al calității, acesta servește ca manual pentru sarcinile operatorului de aeronave. Prin urmare, ar trebui să fie scris într-un mod care să permită tuturor, în special personalului nou, să urmeze imediat instrucțiunile. De asemenea, aceasta trebuie să permită AC să înțeleagă rapid activitățile de monitorizare ale operatorului de aeronave. În cele din urmă, PM este ghidul verficatorului în raport cu care urmează să fie evaluat raportul de emisii al operatorului de aeronave.

Elementele tipice ale unui plan de monitorizare includ următoarele activități ale operatorului de aeronave (aplicabilitatea depinde de circumstanțele specifice):

- Colectarea datelor (date de contorizare, facturi, jurnale de zbor,...);
- Descrierea calculelor și a formulelor care sunt utilizate;
- Activități de control (de exemplu, principiul celor patru ochi pentru colectarea datelor);
- Arhivarea datelor (inclusiv protecția împotriva manipulării);
- Identificarea regulată a posibilităților de îmbunătățire.

Cu toate acestea, planurile de monitorizare trebuie elaborate cu atenție (a se vedea capitolul 6), astfel încât sarcina administrativă să fie redusă la minimum. Întrucât PM urmează să fie aprobat de autoritatea competentă, este de la sine înțeles că modificările PM sunt permise numai cu acordul AC. Regulamentul privind M&R reduce eforturile administrative în acest domeniu, permițând două abordări care ar trebui deja luate în considerare la elaborarea planurilor de monitorizare:

**Simplificat!**

- Numai modificările „semnificative” necesită aprobarea AC (articolul 15 din RMR, a se vedea secțiunea 6.5 de mai jos);
- Activitățile de monitorizare care nu sunt esențiale în fiecare detaliu și care, prin natura lor, tind să fie modificate frecvent, după cum se consideră necesar, pot fi incluse în „proceduri scrise”, care sunt menționate și descrise pe scurt în PM, dar ale căror detalii nu sunt considerate parte a PM aprobat. Relația dintre planul de monitorizare și procedurile scrise este descrisă mai detaliat în secțiunea 6.2.



Având în vedere importanța planului de monitorizare, Comisia furnizează, de asemenea, modele pentru planurile de monitorizare. Este posibil ca unele state membre să fi furnizat modele personalizate pe baza celor ale Comisiei, iar alte state membre să utilizeze un sistem de raportare electronic dedicat (de obicei bazat pe internet) (care trebuie să îndeplinească, de asemenea, cel puțin cerințele declarate ale Comisiei). Prin urmare, înainte de elaborarea unui plan de monitorizare, operatorii de aeronave sunt sfătuiți să verifice site-ul web al autorității lor competente sau să contacteze direct AC pentru a afla cerințele concrete pentru prezentarea unui plan de monitorizare. Legislația națională a statului membru de administrare poate prevedea, de asemenea, cerințe specifice.



**NOU!**

NOTĂ: Comisia a furnizat un formular de monitorizare care poate fi utilizat simultan pentru EU ETS și CORSIA (dacă este cazul) pentru a reduce la minimum sarcina administrativă<sup>39</sup>. Întrucât principala diferență dintre EU ETS, Swiss ETS, UK ETS și CORSIA în ceea ce privește aspectele de monitorizare constă în diferite domenii (care zboruri urmează să fie acoperite), în principiu nu există niciun obstacol în calea

<sup>39</sup> Descărcați de pe [https://ec.europa.eu/clima/policies/ets/monitoring\\_en#tab-0-1](https://ec.europa.eu/clima/policies/ets/monitoring_en#tab-0-1)

utilizării aceluiași plan de monitorizare pentru toate aceste sisteme, cu condiția să se adauge proceduri adecvate pentru identificarea sistemelor în care trebuie raportat fiecare zbor.

## 4.4 Repere și termene limită

### 4.4.1. Ciclul anual de conformare

Ciclul de conformare cu reglementările EU ETS este construit în jurul cerinței ca monitorizarea să fie întotdeauna legată de anul calendaristic<sup>40</sup>, astfel cum se arată în tabelul 1 și în figura 3.

Planul de monitorizare ar trebui să fie aprobat de autoritatea competentă înainte de începutul primului an pentru care trebuie raportate emisiile (și anume primul an al perioadei de comercializare, cum ar fi 2013). Cu toate acestea, pentru noii operatori de aeronave, articolul 52 din RMR prevede că planurile de monitorizare trebuie prezentate autorității competente cel târziu cu patru luni înainte de începerea activităților de aviație reglementate de EU ETS.

În practică, acest lucru este adesea dificil de realizat (uneori, operatorii de aeronave nu știu cu foarte mult timp în avans că vor opera zboruri către destinații din SEE). În plus, unii operatori de aeronave nu vor ști suficient de devreme care stat membru va fi statul membru de administrare (a se vedea secțiunea 3.3.1). Prin urmare, articolul 52 permite următoarele derogări:



- Un operator de aeronave care desfășoară pentru prima dată o activitate de aviație care face obiectul EU ETS și care nu a putut fi prevăzută cu patru luni în avans prezintă autorității competente un plan de monitorizare *fără întârzieri nejustificate, dar nu mai târziu de șase săptămâni de la începerea activității respective*. Trebuie atașată o justificare pentru nedepunerea planului de monitorizare mai din timp.
- În cazul în care statul membru de administrare nu este cunoscut în prealabil, operatorul de aeronave prezintă fără întârzieri nejustificate planul de monitorizare atunci când devin disponibile informații privind autoritatea competentă a statului membru de administrare (și anume atunci când operatorul de aeronave figurează pe „lista prealabilă de conformare”, acesta ar trebui să contacteze autoritatea competentă a statului membru respectiv, cel târziu la data publicării de către Comisie a listei regulate a operatorilor de aeronave; a se vedea secțiunea 3.3.1).

Operatorii de aeronave au la dispoziție trei luni<sup>41</sup> după sfârșitul anului pentru a finaliza rapoartele de emisii și pentru a le avea verificate de către un verficator acreditat în conformitate cu Regulamentul A&V. Operatorii de aeronave trebuie apoi să restituie cuantumul corespunzător de certificate. Sub rezerva legislației naționale, autoritatea competentă a statului membru de administrare poate sau trebuie să efectueze controale (la fața locului) asupra rapoartelor primite și trebuie să stabilească o estimare prudentă a emisiilor, în cazul în care operatorul de aeronave nu transmite un raport privind emisiile sau în cazul în care a fost prezentat un raport; dar fie nu este conform cu RMR, fie nu este verificat (pozitiv) în conformitate cu Regulamentul A&V [articolul 70 alineatul (1) din RMR]. Atunci când AC detectează orice fel de erori în rapoartele prezentate, pot rezulta corecții ale cifrei verificate privind emisiile.

<sup>40</sup> Articolul 3 alineatul (12) din RMR definește: „perioada de raportare” ca fiind un an calendaristic în timpul căruia emisiile trebuie monitorizate și raportate [...]

<sup>41</sup> Conform legislației naționale, această perioadă poate fi mai scurtă, a se vedea nota de subsol 43

Rețineți că pentru astfel de corecții nu este dat niciun termen în legislația UE. Cu toate acestea, poate exista o anumită cerință în legislația națională.

*Tabelul 1: Cronologia comună a ciclului anual de conformare cu EU ETS pentru emisiile din anul N.*

Când?	Cine?	Ce?
1 ianuarie N		Începutul perioadei de monitorizare
Până la 28 februarie N	AC	Alocarea gratuită a certificatelor (dacă este cazul) în contul operatorului de aeronave în registru
31 decembrie N		Sfârșitul perioadei de monitorizare
Înainte de 1 februarie N+1	Comisia Europeană	Actualizează și publică o listă a operatorilor de aeronave cu precizarea statului membru de administrare pentru fiecare operator de aeronavă
până la 1 martie <sup>42</sup> N+1	Verificatorul	Finalizează verificarea și emite raportul de verificare către operator
până la 1 martie <sup>43</sup> N+1	Operatorul de aeronave	Predă un raport anual de emisii verificat
până la 1 martie N+1	Operatorul de aeronave / Verificatorul <sup>44</sup>	Introduce cifra de emisii verificate în tabelul de emisii verificate al Registrului
Martie – Aprilie N+1	AC	Sub rezerva legislației naționale, posibile verificări la fața locului ale rapoartelor anuale de emisii transmise. Solicită corecții de către operatorul de aeronave, dacă este cazul. N.B. Sub rezerva legislației naționale, autoritățile competente nu au obligația de a oferi asistență sau de a accepta rapoartele operatorilor de aeronave nici înainte, nici după 30 aprilie).
Până la 30 aprilie N+1	Operatorul de aeronave	Predarea certificatelor (cantitate corespunzătoare emisiilor anuale verificate) în Registru
Până la 30 iunie N+1	Operatorul de aeronave	Trimite un raport privind posibilele îmbunătățiri ale PM, dacă este cazul <sup>45</sup>
(Fără termen limită specificat)	AC	Efectuează verificări suplimentare asupra rapoartelor anuale de emisii transmise, acolo unde se consideră necesar sau conform legislației naționale; cere modificări ale datelor privind emisiile și predare de certificate suplimentare, dacă este cazul (în conformitate cu legislația statului membru de administrare)..

Figura 3 sugerează, de asemenea, momente esențiale pentru procesul de verificare. Experiența a arătat că disponibilitatea verificatorilor poate reprezenta o dificultate în unele state membre, mai ales dacă întregul proces de verificare este efectuat în primele trei luni ale anului. Cu toate acestea, mai multe părți ale procesului de verificare pot fi efectuate cu mult înainte de sfârșitul anului de raportare.

<sup>42</sup> Nota de subsol 43 se aplică și aici

<sup>43</sup> În conformitate cu articolul 68 alineatul (1), autoritățile competente pot solicita operatorilor sau operatorilor de aeronave să prezinte raportul anual de emisii verificat mai devreme de 31 martie, dar cel mai devreme până la 28 februarie.

<sup>44</sup> Acest lucru poate fi reglementat diferit în statele membre.

<sup>45</sup> Pentru operatorii de aeronave numai rapoartele de îmbunătățire în conformitate cu articolul 69 alineatul (4) din RMR sunt relevante, adică cele care urmează să fie transmise în anul în care un verificator raportează recomandări de îmbunătățire. AC poate stabili un alt termen limită, dar nu mai târziu de 30 septembrie a celui an

Prin urmare, sfatul pentru operatorul de aeronave este să contracteze un verficator la începutul anului de raportare, în mod ideal la scurt timp după ce raportul anterior a fost depus în martie. Verficatorul este astfel capabil să planifice și să efectueze o mare parte din lucrările necesare pe tot parcursul anului, lăsând doar verificările finale și emiterea raportului de verificare pentru primul trimestru al anului următor.

În cele din urmă, trebuie menționat că se aplică cerințe suplimentare care nu sunt enumerate aici. În special, după cum se discută în secțiunea 6.5, operatorul de aeronave trebuie să actualizeze planul de monitorizare pe tot parcursul anului, dacă este cazul, iar autoritatea competentă trebuie să îl evalueze și să îl aprobe în consecință.

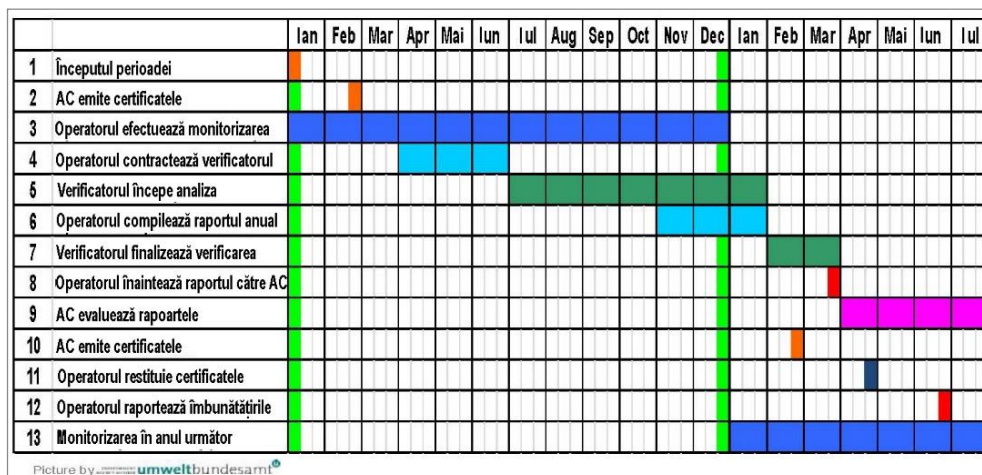


Figura 3: Exemplu de cronologie pentru ciclul de conformare EU ETS. „Operator” ar trebui citit ca „operator de aeronave”.

#### 4.4.2. Aprobarea planului de monitorizare

Pentru ca ciclul de conformare să funcționeze corect, planurile de monitorizare ale tuturor operatorilor de aeronave trebuie aprobate de către autoritatea competentă înainte de începerea perioadei de monitorizare. Pentru noii participanți la EU ETS (sau CORSIA, dacă este cazul), PM trebuie să fie aprobat înainte de începerea operațiunilor sau fără întârzieri nejustificate după ce OA are certitudinea cu privire la statul membru de administrare (a se vedea secțiunea 4.4.1).

Pentru începutul unei noi etape de tranzacționare, unele state membre pot solicita ca planurile de monitorizare ale tuturor operatorilor de aeronave să fie revizuite și adaptate la noile cerințe. Pe baza experienței din etapele anterioare ale ETS, un astfel de proces general de revizuire poate necesita câteva luni și ar trebui să fie bine pregătit. În scopul de a oferi îndrumări suplimentare, o cronologie (neobligatorie din punct de vedere juridic) este prezentată aici. Se iau în considerare intervale de timp relativ mari, așa cum este necesar pentru operatorii de aeronave cei mai complecși, după cum urmează: În primul rând, pregătirea planului de monitorizare de către operatorii de aeronave poate dura până la câteva luni, în funcție de complexitatea operațiunilor lor. Cu toate acestea, pentru operatorii simpli de aeronave planul de monitorizare poate fi întocmit în câteva zile lucrătoare.

Deoarece AC are nevoie și de câteva săptămâni sau luni pentru evaluarea tuturor PM-urilor depuse (în funcție de volumul de lucru efectiv) și deoarece operatorii de

aeronave au nevoie apoi de câteva săptămâni pentru implementarea finală a noului PM aprobat, operatorii de aeronave ar trebui să pregătească noile planuri de monitorizare suficient de devreme pentru depunerea acestora până la jumătatea anului, dar cel târziu până la sfârșitul lunii septembrie<sup>46</sup>. Un exemplu de cronologie pentru începutul unei noi perioade de tranzacționare este prezentat în Tabelul 2.

*Table 2: Model de calendar pentru pregătirea ciclului de conformare cu EU ETS pentru începutul unei noi perioade de tranzacționare. Rețineți că termenele limită pot diferi semnificativ în funcție de statele membre. Y este anul în care începe noua perioadă de tranzacționare (de exemplu, Y=2013 pentru a treia perioadă de tranzacționare).*

Când?	Cine?	Ce?
Mai – septembrie Y-1	Operatorul de aeronave	Verifică PM existent în vederea actualizării necesare sau dezvoltă un PM nou, după caz
Iulie – septembrie Y-1	AC	Termenul limită sugerat pentru primirea de la operatori a PM nou sau actualizat
Iulie – decembrie Y-1	AC	Verifică și aprobă PM
Octombrie – decembrie Y-1	Operatorul de aeronave	Se pregătește pentru implementarea PM aprobat
1 ianuarie Y		Începutul perioadei de monitorizare folosind noile cerințe RMR

#### 4.5 Roluri și responsabilități

Diferitele responsabilități ale operatorilor de aeronave, verificatorilor și autorităților competente sunt prezentate în Figura 4, ținând cont de activitățile menționate în secțiunile anterioare. În scopul completitudinii este inclus și organismul de acreditare. Imaginea arată clar nivelul ridicat de control care este integrat eficient în sistemul MRV. Monitorizarea și raportarea sunt responsabilitatea principală a operatorilor de aeronave (care sunt, de asemenea, responsabili pentru angajarea verificatorului și pentru furnizarea tuturor informațiilor relevante verificatorului). AC aprobă planurile de monitorizare, primește și verifică rapoartele de emisii și poate face corecții la cifra de emisii verificată în cazul în care sunt detectate erori. Astfel, AC deține controlul asupra rezultatului final. În cele din urmă, verificatorul răspunde în cele din urmă în fața organismului de acreditare<sup>47</sup>. Rețineți că, pe baza articolului 66 din Regulamentul A&V, statele membre trebuie, de asemenea, să monitorizeze performanța organismelor lor naționale de acreditare, asigurând astfel pe deplin integritatea sistemului EU ETS de MRV și acreditare.

<sup>46</sup> Rețineți că termenele limită concrete stabilite de autoritățile competente din statele membre pot diferi față de această ipoteză.

<sup>47</sup> În cazuri excepționale, Regulamentul A&V permite, de asemenea, verificatorilor (dacă sunt persoane fizice) să fie certificați și supravegheați de o autoritate națională desemnată de acel stat membru (în conformitate cu AVR articolul 55).



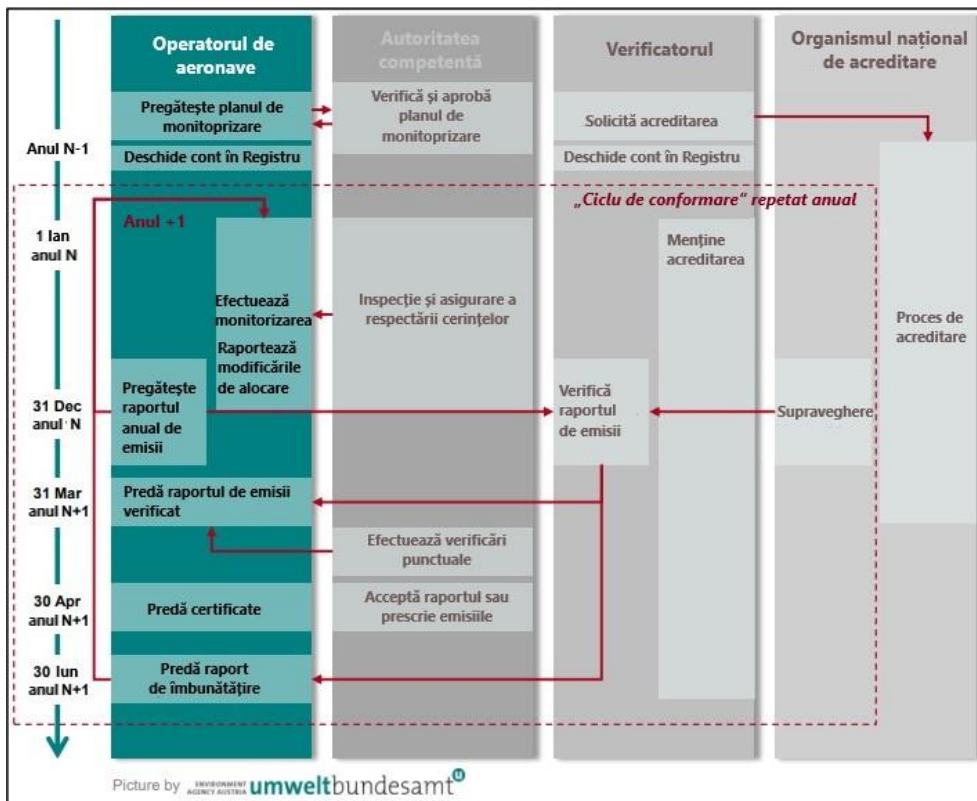


Figura 4 Prezentare generală a responsabilităților principalilor actori din cadrul EU ETS. În ceea ce privește „organismul de acreditare”, a se vedea, de asemenea, nota de subsol 47

## 5 CONCEPTE ȘI ABORDĂRI

Acest capitol este dedicat explicării celor mai importanți termeni și concepte necesare pentru elaborarea unui plan de monitorizare.

### 5.1 Principii de bază

Articolele 5-9 din RMR prezintă principiile directe pe care operatorii de aeronave trebuie să le urmeze atunci când își îndeplinesc obligațiile. Acestea sunt:

- **Caracterul complet** (articolul 5): Caracterul complet al surselor de emisii și al fluxurilor de surse se află în centrul principiilor de monitorizare ale EU ETS. Acesta este motivul pentru care operatorul de aeronave trebuie să pună în aplicare o procedură de monitorizare a flotei sale, și anume toate aeronavele care desfășoară activități reglementate de EU ETS, inclusiv aeronavele închiriate, pentru a asigura caracterul complet al emisiilor monitorizate.
- **Coerența și comparabilitatea** [articolul 6 alineatul (1)]: Seriile de date<sup>48</sup> colectate în timp trebuie să fie coerente de-a lungul anilor. Modificările arbitrare ale metodologiilor de monitorizare sunt interzise. Acesta este motivul pentru care planul de monitorizare trebuie aprobat de autoritatea competentă, ca și modificările semnificative aduse acestuia.
- **Transparență** [articolul 6 alineatul (2)]: Colectarea, compilarea și calcularea datelor trebuie să se facă într-un mod transparent. Aceasta înseamnă că datele în sine, metodele de obținere și utilizare a acestora (cu alte cuvinte, întregul flux de date) trebuie să fie documentate în mod transparent, iar toate informațiile relevante trebuie să fie stocate și păstrate în siguranță, permițând accesul suficient al terților autorizați. În special, verificatorul și autoritatea competentă trebuie să aibă acces la aceste informații.

Trebuie menționat faptul că transparența este în interesul propriu al operatorului de aeronave: Facilitează transferul responsabilităților între personalul existent și cel nou și reduce probabilitatea erorilor și omisiunilor. La rândul său, acest lucru reduce riscul de predare în plus sau de subpredare și atragere de sancțiuni. Fără transparență, activitățile de verificare sunt mai oneroase și mai consumatoare de timp.

În plus, articolul 67 din RMR precizează că datele relevante trebuie stocate timp de 10 ani. Datele minime care trebuie păstrate sunt enumerate în anexa IX la RMR.

- **Acuratețe** (articolul 7): Operatorii de aeronave trebuie să aibă grijă ca datele să fie exacte, adică să nu fie inexacte în mod sistematic sau cu bună știință. Operatorii de aeronave trebuie să se străduiască să obțină cea mai mare precizie posibilă. După cum arată punctul următor, „cel mai înalt posibil” poate fi interpretat ca fiind „ fezabil din punct de vedere tehnic” și „fără a suporta costuri nerezonabile”.
- **Integritatea metodologiei și a raportului privind emisiile** (articolul 8): Acest principiu se află în centrul oricărui sistem MRV. RMR o menționează explicit și adaugă câteva elemente necesare pentru o bună monitorizare:

<sup>48</sup> Acest lucru nu implică o cerință de a produce serii de date în timp, ci presupune că operatorul de aeronave, verificatorul sau autoritatea competentă poate utiliza serii de timp ca mijloc de verificare a coerenței.

- Metodologia de monitorizare și gestionarea datelor trebuie să permită verficatorului să obțină „o asigurare rezonabilă<sup>49</sup>” cu privire la raportul privind emisiile, și anume monitorizarea trebuie să poată suporta un test destul de intens;
- Datele nu conțin erori materiale<sup>50</sup> sau denaturări;
- Datele furnizează o descriere credibilă și echilibrată a emisiilor unui operator de aeronave.
- Atunci când se dorește o precizie mai mare, operatorii de aeronave pot echilibra beneficiul cu costurile suplimentare. Acestea vizează „cea mai mare precizie realizabilă, cu excepția cazului în care acest lucru nu este fezabil din punct de vedere tehnic sau ar conduce la costuri nerezonabile”.
- **Îmbunătățirea continuă** (articolul 9): Pe lângă cerința prevăzută la articolul 69, care prevede obligația operatorului de aeronave de a prezenta rapoarte privind posibilitățile de îmbunătățire, dacă este cazul, acest principiu constituie, de asemenea, fundamentul obligației operatorului de a răspunde recomandărilor verficatorului (a se vedea, de asemenea, figura 2 de la pagina 27).

## 5.2 Fluxuri de sursă și surse de emisii

RMR utilizează anumiți termeni pentru a acoperi în mod corespunzător unele concepte care se aplică instalațiilor, precum și operatorilor de aeronave. Pentru operatorii de aeronave, următorii doi termeni ar putea necesita o interpretare:

- **Sursa de emisii:** Regulamentul privind M&R [articolul 3 alineatul (5)] definește: „Sursă de emisii” înseamnă o parte identificabilă separată a unei instalații sau a unui proces din cadrul unei instalații, din care sunt emise gaze cu efect de seră relevante sau, pentru activitățile de aviație, o aeronavă individuală”. Pentru a asigura caracterul complet al monitorizării, operatorul de aeronave trebuie să se asigure că urmărește întotdeauna caracterul complet al surselor sale de emisii, și anume flota de aeronave care funcționează în mod curent, inclusiv aeronavele închiriate.
- **Fluxurile de sursă<sup>51</sup>:** Din punctul de vedere al operatorului de aeronave, acest termen se referă pur și simplu la „combustibil”. În cazul în care un operator de aeronave utilizează doar un singur tip de combustibil, așa cum este de obicei cazul în prezent, acesta are un singur flux de sursă. Cu toate acestea, diferite tipuri de combustibil constituie fluxuri de sursă diferite.

## 5.3 Sistemul de niveluri

Sistemul EU ETS pentru monitorizare și raportare prevede un sistem de blocuri de metodologii de monitorizare. Fiecare parametru necesar pentru determinarea emisiilor poate fi determinat de diferite „niveluri de calitate a datelor”. Aceste niveluri

<sup>49</sup> Articolul 3 ( 19 ) din Regulamentul A&V definește: „asigurare rezonabilă” înseamnă un nivel ridicat, dar nu absolut de asigurare, exprimat pozitiv în avizul de verificare, în sensul că raportul operatorului sau al operatorului de aeronave supus verificării nu conține erori materiale. ” Pentru mai multe detalii despre definiția acestui termen, consultați documentele de orientare privind ghidul A&V, în special Ghidul explicativ AVR ( EGD I ). Secțiunea 2.3 oferă un link către aceste documente.

<sup>50</sup> A se vedea nota de subsol 49.

<sup>51</sup> RMR Articolul 3 ( 4 ) : „fluxul de sursă” înseamnă oricare dintre următoarele:

(a) un tip specific de combustibil, materie primă sau produs care generează emisii de gaze cu efect de seră relevante la una sau mai multe surse de emisie ca urmare a consumului sau producției sale;

(b) un tip specific de combustibil, materie primă sau produs care conține carbon și este inclus în calculul emisiilor de gaze cu efect de seră folosind o metodologie de bilanț masic”

de calitate a datelor sunt numite simplu "niveluri"<sup>52</sup>. În general, se poate spune că un nivel cu un număr mai mic reprezintă o metodă cu cerințe mai reduse și mai puțin exacte decât un nivel mai mare.

**NOU!**

Pentru operatorii de aeronave, revizuirea RMR în 2018 a simplificat monitorizarea în sensul în care nu trebuie selectate niveluri mai mari. Într-un singur caz este încă posibilă o selecție de niveluri, și anume pentru masa de pasageri (ca parte a sarcinii utile necesare pentru datele t-km).

## 5.4 Abordări de monitorizare a emisiilor

### 5.4.1. Abordare generală

Operatorii de aeronave determină emisiile de CO<sub>2</sub> folosind o versiune simplificată a metodologiei standard pentru emisiile de ardere<sup>53</sup>, folosind următoarea formulă:



$$Em = AD \cdot EF \quad (1)$$

Unde:

*Em* ..... Emisii [t CO<sub>2</sub>]

*AD*..... *DA* = Date de activitate (=cantitate de combustibil consumată [t])

*EF*      *FE* = Factorul de emisie [t CO<sub>2</sub>/t combustibil]

Rețineți că, spre deosebire de instalații, operatorii de aeronave raportează întotdeauna datele de activitate ca tone de combustibil, nu pe baza valorii calorice. Cu toate acestea, din motive de consecvență, puterea calorică netă (PCN) a combustibilului trebuie raportată ca înregistrare informativă.

Acest calcul trebuie efectuat în principiu pentru fiecare zbor individual. În scopuri de raportare, toate consumurile de combustibil de același tip pot fi rezumate. Cu toate acestea, pentru raportul anual privind emisiile, trebuie să se pregătească și o agregare a emisiilor pe perechi de aerodromuri și pe perechi de state. Operatorii de aeronave ar trebui să se asigure că sistemele lor electronice de prelucrare a datelor sunt capabile să asigure aceste agregări.

### 5.4.2. Definiția unui „zbor“

Îndrumările din Decizia 2009/450/CE a Comisiei definesc: Termenul „zbor” înseamnă un sector de zbor, adică un singur zbor sau un zbor dintr-o serie de zboruri care începe și se încheie într-un loc de parcare a aeronavei. În formulare mai simplă, aceasta înseamnă “de la un *block-off* la următorul *block-off*” (Metoda A) sau “de la un *block-on* la următorul *block-on*” (Metoda B).

Rețineți: consumul de combustibil al unității de alimentare auxiliare (dacă este cazul) este inclus în mod constant în ambele metode de monitorizare (vezi secțiunea 5.4.3). Pentru a evita lacunele de date sau contorizarea dublă, este important să se utilizeze în mod constant pentru fiecare aeronavă numai metoda A sau metoda B.

Pentru atribuirea unui zbor unui an de raportare specific, trebuie utilizată ora locală de plecare. De exemplu, dacă un zbor pleacă din Toronto la ora locală 22.00 la

<sup>52</sup> Articolul 3 (8) din RMR definește: ‘nivel’ înseamnă o cerință setată utilizată pentru determinarea datelor de activitate, factori de calcul, emisii anuale și emisii orare medii anuale și sarcină utilă.

<sup>53</sup> Pentru mai multe informații, consultați documentul de orientare nr. 1 (îndrumări generale pentru instalații).

31 decembrie 2016 și aterizează în Amsterdam la ora locală 11.30 la 1 ianuarie 2017, zborul ar trebui să fie listat în raportul privind emisiile din 2016 și în raportul de tone-km.

### 5.4.3. Cantitatea de combustibil consumată

Regulamentul M&R permite două abordări diferite (Metoda A și Metoda B, a se vedea secțiunea 1 din anexa III a RMR) pentru determinarea consumului de combustibil al unui zbor care este acoperit de EU ETS (zbor N):

**Metoda A**<sup>54</sup> Operatorul utilizează următoarea formulă:

$$F_{N,A} = T_N - T_{N+1} + U_{N+1} \quad (2)$$

Unde:

$F_{N,A}$ ..... Combustibil consumat pentru zborul analizat (= zbor N) determinat folosind metoda A [t]

$T_N$ ..... Cantitatea de combustibil conținută în rezervoarele aeronavei odată ce alimentarea combustibilului pentru zborul analizat (= zbor N) este completă [t]

$T_{N+1}$  ..... Cantitatea de combustibil conținută în rezervoarele aeronavei odată ce alimentarea combustibilului pentru zborul ulterior (= zbor N + 1) este completă [t]

$U_{N+1}$ ..... Alimentarea cu combustibil pentru zborul ulterior (= zbor N + 1) [t]

**Metoda B**<sup>55</sup>: Operatorul utilizează următoarea formulă:

$$F_{N,B} = R_{N-1} - R_N + U_N \quad (3)$$

Unde:

$F_{N,B}$ ..... Combustibil consumat pentru zborul analizat (= zbor N) determinat folosind metoda B [t]

$R_{N-1}$  ..... Cantitatea de combustibil rămasă în rezervoarele aeronavei la sfârșitul zborului anterior (= zbor N – 1), adică la block-on înainte de zborul analizat, exprimat în [t]

$R_N$ ..... Cantitatea de combustibil rămasă în rezervoarele aeronavei la sfârșitul zborului analizat (= zbor N), adică la bloc-on după zbor, exprimată în [t]

$U_N$ ..... Alimentarea cu combustibil pentru zborul considerat, exprimat în [t]

<sup>54</sup> Secțiunea 1 din anexa III a RMR definește: „Consumul real de combustibil pentru fiecare zbor [t] = cantitatea de combustibil din rezervoarele aeronavei după terminarea alimentării cu combustibil pentru zborul respectiv [t] – cantitatea de combustibil din rezervoarele aeronavei după terminarea alimentării cu combustibil pentru zborul următor [t] + cantitatea de combustibil alimentat pentru zborul următor [t]”

<sup>55</sup> Secțiunea 1 din anexa III a RMR definește: „Consumul real de combustibil pentru fiecare zbor [t] = cantitatea de combustibil rămas în rezervoarele aeronavei la oprirea acesteia la sfârșitul zborului anterior [t] + cantitatea de combustibil alimentat pentru zborul respectiv [t] – cantitatea de combustibil din rezervoare la oprirea aeronavei la sfârșitul zborului respectiv [t]”



Pentru a asigura caracterul complet al datelor, este important de menționat că nu sunt necesare doar datele generate în timpul serviciului echipajului unui zbor, dar și date generate din zborul ulterior (Metoda A) sau zborul anterior (Metoda B). Acest lucru este deosebit de important atunci când un zbor non-ETS este urmat de un zbor ETS sau invers. Prin urmare (în funcție de metoda aplicată), pentru a evita lacunele de date, se recomandă întotdeauna înregistrarea cantității de combustibil rămasă în rezervor după zbor sau cantitatea de combustibil din rezervor după alimentarea cu combustibil pentru zborurile aeronavelor utilizate pentru EU ETS. Din aceleași motive, ar trebui colectate datele de alimentare cu combustibil pentru *toate* zborurile aeronavei, înainte de a decide ce zboruri sunt acoperite de EU ETS (vezi secțiunea 3.13.1)

#### Abordarea situațiilor speciale:

**Metoda A:** În cazul în care nu are loc o alimentare cu combustibil pentru zbor sau zborul ulterior, cantitatea de combustibil conținută în rezervoarele aeronavei ( $T_N$  sau  $T_{N+1}$ ) se determină la *block-off* al zborului sau al zborului ulterior.

În cazuri excepționale, variabila  $T_{N+1}$  nu poate fi determinată. Acesta este cazul când o aeronavă desfășoară alte activități decât un zbor, inclusiv una de întreținere majoră care implică golirea tancurilor, după zborul care urmează să fie monitorizat. În acest caz, operatorul de aeronave poate înlocui cantitatea „ $T_{N+1} + U_{N+1}$ ” cu „Cantitatea de combustibil rămasă în rezervoare la începutul activității ulterioare<sup>56</sup> a aeronavei”, așa cum este înregistrat în jurnalele tehnice.

**Metoda B:** Pentru simplificare, momentul de *block-on* poate fi considerat echivalent cu momentul opririi motorului.

În cazul în care o aeronavă nu efectuează un zbor anterior zborului pentru care este monitorizat consumul de combustibil (de ex. dacă zborul urmează după o revizie sau o operație de întreținere majoră), operatorul de aeronave poate înlocui cantitatea  $R_{N-1}$  cu „Cantitatea de combustibil rămasă în rezervoarele aeronavei la sfârșitul activității anterioare a aeronavei”, înregistrată în jurnalele tehnice.

#### 5.4.4. Compararea metodelor A și B

Diferența dintre metoda A și B poate fi explicată cel mai bine prin exemplul evidențiat în figura de mai jos care arată că metoda A are puncte de sfârșit și de început diferite pentru monitorizarea consumului de combustibil comparativ cu metoda B.

Figura 5 prezintă modificările nivelului de combustibil în rezervorul aeronavei și evidențiază ce măsurători trebuie efectuate pentru calcularea consumului de combustibil cu metoda A sau B. Măsurătorile “A” sunt făcute după alimentarea combustibilului, iar măsurătorile “B” la *block-on* la sfârșitul zborului anterior sau oprirea motorului.

<sup>56</sup> Aceasta este activitatea care nu reprezintă un zbor.

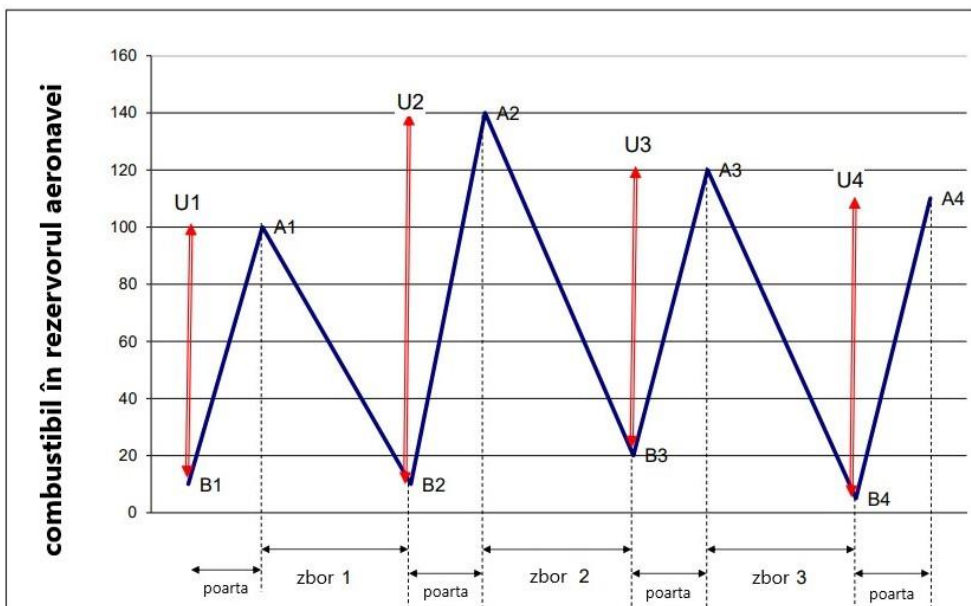


Figura 5 Ilustrarea celor două metode de monitorizare a consumului de combustibil al operatorilor de aeronave. Pentru explicații, consultați textul principal. (Imagine de PriceWaterhouseCoopers<sup>57</sup>)

În acest exemplu, consumul de combustibil conform metodei A, respectiv metodei B ar fi calculată după cum urmează:

	Metoda A	Metoda B
Consum de combustibil zborul 1	$A1 - A2 + U2$	$B1 + U1 - B2$
Consum de combustibil zborul 2	$A2 - A3 + U3$	$B2 + U2 - B3$
Consum de combustibil zborul 3	$A3 - A4 + U4$	$B3 + U3 - B4$

În cazul ambelor metode, zborurile EU ETS ulterioare sunt monitorizate fără decalaj de timp între zboruri. Atunci când monitorizăm consumul de combustibil al unui zbor, datele din zborul anterior și zborul ulterior trebuie să fie disponibile și luate în considerare, chiar dacă sunt vizate activități non-EU ETS.

#### 5.4.5. Densitatea

În cazul în care cantitatea de combustibil alimentată sau cantitatea de combustibil rămasă în rezervoare este determinată în unități de volum (litri, galoane americane sau m<sup>3</sup>), acestea trebuie convertite în valori de masă folosind valori de densitate adecvate. Se utilizează următoarea formulă:

$$M = V \cdot \rho \cdot f \quad (4)$$

<sup>57</sup> Ghid pentru industria aviației, comandat de guvernul olandez, 2009.

Unde:

$M$ .....Masa de combustibil [t]

$V$ .....Volumul de combustibil, exprimat în litri [L]

$\rho$ .....Densitate (actuală), exprimată în [kg / L]. “ Densitate reală ” înseamnă densitatea determinată pentru temperatura aplicabilă.

$f$ .....Factor de corecție pentru a face unitățile consecvente. Dacă  $\rho$  este exprimat în [kg / L], valoarea  $f$  este 1 t / 1000 kg. Dacă  $V$  sau  $\rho$  sunt exprimate folosind unități non-SI, cum ar fi galoane, lb/gal etc., trebuie utilizate valori adecvate pentru factorul de conversie  $f^{58}$ .

**NOU!**

**Operatorul aeronavei utilizează aceeași densitate de combustibil ca cea utilizată din motive operaționale și de siguranță**, care poate fi fie o valoare standard de 0,8 kg pe litru, fie valoarea reală a densității (Articolul 53 (5) din RMR). Planul de monitorizare conține o procedură scrisă care descrie modul în care trebuie determinat factorul de densitate real sau standard.

#### 5.4.6. Factorii de emisie

În general, sectorul aviației folosește doar câteva tipuri de combustibili – înalt standardizați. Pentru combustibilii cel mai des folosiți (cherosen Jet (Jet A1 sau Jet A), benzină Jet (Jet B) și benzină pentru aviație (AvGas)), RMR conține valori implicite pentru factorul de emisie (EF, a se vedea secțiunea 2 din anexa III a RMR). Pentru alți combustibili, factorul de emisie trebuie determinat în conformitate cu articolul 32, adică prin analize de laborator (a se vedea documentele de orientare nr. 1 și 5). Cu toate acestea, informațiile necesare (conținut de carbon / factor de emisie și puterea calorică netă) pot fi obținute și din înregistrările de achiziție furnizate de furnizorul de combustibil, cu condiția să fi fost obținute pe baza standardelor acceptate internațional (Articolul 53 (7)).

Notă: În scopuri CORSIA, factorul de emisie al Jet-A este ușor diferit decât în cazul EU ETS (3,16 t CO<sub>2</sub>/t combustibil, în loc de 3,15 în EU ETS). Cu toate acestea, monitorizarea CORSIA în UE este complet aliniată la RMR. Prin urmare, operatorii de aeronave trebuie să utilizeze același factor de emisie ca și pentru EU ETS atunci când raportează autorității competente. Cu toate acestea, atunci când raportează date către OACI, statul membru va recalcula emisiile folosind factorul de emisie al OACI. Formularul AER<sup>59</sup> al Comisiei conține un „comutator” pentru factorul de emisie pe care operatorii de aeronave îl pot utiliza pentru propriile informații despre emisiile lor în cadrul CORSIA. Cu toate acestea, după cum s-a menționat mai sus, la transmiterea raportului lor, EF urmează să fie stabilit la valoarea UE.

<sup>58</sup> Pentru definirea sistemului SI de unități („sistemul metric” ), a se vedea <http://www.bipm.org/en/si/>. Factorii de conversie din unități americane pot fi găsiți pe site-ul web al S.U.A. Institutul Național de Standarde și Tehnologie (NIST), și anume la

<http://www.nist.gov/pml/wmd/pubs/upload/AppC-12-hb44-final.pdf>

<sup>59</sup> Raportul anual de emisii



### 5.4.7. Biocombustibili – Principii

În cazul în care se utilizează biocombustibili, factorul de emisie este determinat din factorul preliminar de emisie și fracția de biomasă a combustibilului:

$$EF = EF_{pre} \cdot (1 - BF) \quad (5)$$

Unde:

$EF$  ..... Factorul de emisie;

$EF_{pre}$  .... Factorul preliminar de emisie (adică factorul de emisie dacă se presupune că combustibilul este complet de origine fosilă, a se vedea articolul 3 (36)<sup>60</sup>)

$BF$  ..... Frația de biomasă [fără unitate de măsură], adică procentul de carbon conținut în combustibil care este considerat biomasă.

Rețineți că factorul de emisie (EF) al biomasei definit de RMR este zero. Formula de mai sus asigură faptul că combustibilii care conțin o cantitate definită de biocombustibil sunt luați în considerare corect. Cu toate acestea, în cazul biocombustibililor de aviație, se poate întâmpla ca biocombustibilii puri să fie cumpărați înainte de procesul de amestecare. În acest caz, se recomandă listarea biocombustibilului pur ca flux de sursă separat cu fracție de biomasă 100%, și combustibilul jet "normal" la care este amestecat ca un flux sursă separat având 0% biomasă. O astfel de abordare prevede, de asemenea, mai multă transparență atunci când este utilizat un sistem de urmărire a lanțului de aprovizionare (vezi secțiunea 5.4.8). Cu toate acestea, o astfel de raportare separată poate fi utilă și pentru combustibilii deja amestecați.

**Pentru ca biocombustibililor să le fie aplicat un factor de emisie zero, aceștia trebuie să satisfacă criteriile de sustenabilitate definite de Directiva RES<sup>61</sup>. De la 1 ianuarie 2022, RMR impune ca biocombustibilii să respecte criteriile stabilite în RED II<sup>62</sup>.**

**Anexa I (secțiunea 7.1 a acestui document) descrie în detaliu modul în care se aplică aceste criterii.**



### 5.4.8. Atribuirea (bio-)combustibilului în cadrul EU ETS

Conform articolului 53 (2) din RMR, „Fiecare operator de aeronave determină consumul de combustibil pentru fiecare zbor și pentru fiecare combustibil ...”. Acest lucru se aplică la utilizarea biocombustibililor, precum și a combustibililor fosili sau a celor micști (amestecuri de combustibili fosili și biocombustibili).

Ca și în cazul combustibililor fosili, trebuie raportate numai cantitățile de biocombustibili atribuite zborurilor incluse în conformitate cu anexa I la Directiva EU ETS. Prin urmare, atunci când un operator de aeronave pretinde utilizarea biocombustibililor, trebuie să furnizeze dovezi suficiente că biocombustibilii pot fi atribuiți zborurilor EU ETS. Orice abordare utilizată în acest scop trebuie să fie solidă

<sup>60</sup> Articolul 3 (36) RMR: 6. „factor de emisie preliminar” înseamnă factorul de emisie total asumat al unui combustibil mixt sau al unui material mixt, calculat pe baza conținutului de carbon din fracțiunea sa de biomasă și din fracțiunea sa fosilă înainte de înmulțirea acestuia cu fracțiunea fosilă în vederea obținerii factorului de emisie;

<sup>61</sup> „Directiva privind sursele de energie regenerabilă”, adică. Directiva 2009/28 / CE privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile

<sup>62</sup> Directiva ( UE ) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile (revizuită).

pentru a preveni dubla contorizare, adică sistemul utilizat trebuie să se asigure că fiecare unitate de biocombustibil poate fi consumată doar o dată, indiferent dacă este utilizată în cadrul EU ETS, CH sau UK ETS, un alt sistem precum CORSIA sau în afara unui sistem de reglementare a GES. Singurul caz de contorizare dublă acceptabilă ar fi acela în care un singur zbor a fost acoperit de mai multe sisteme de reducere a emisiilor de GES.

Un alt risc de contorizare dublă apare atunci când un stat membru a instituit o cotă obligatorie de amestecare a biocombustibililor la aerodromuri. Astfel de mandate de amestecare nu ar trebui să conducă la asumarea automată a acestei cote pentru fiecare zbor care pornește de la aerodrom, adică nu se renunță la necesitatea unor dovezi pentru achiziționarea unui biocombustibil care respectă criteriile RED II, așa cum este discutat mai jos în opțiunea 2.

### **Definirea problemelor**

EU ETS se ocupă cu emisiile directe provenite din surse de emisii definite. În principiu, monitorizarea emisiilor vizează, prin urmare, corelarea emisiilor raportate cu moleculele de CO<sub>2</sub> construite din atomii de carbon conținuți în combustibilul ars efectiv. În ceea ce privește operatorii de aeronave, corelația poate fi urmărită fizic numai dacă operatorul de aeronave poate fi sigur cu privire la tipul de combustibil utilizat (sau în special la biocombustibil). Ar fi nevoie de ex. ca un camion încărcat cu acest combustibil special să livreze direct combustibilul aeronavei în cauză. Cu toate acestea, pentru activitățile de aviație este mult mai probabil ca mai mulți furnizori de combustibil să partajeze o infrastructură comună de rezervoare, conducte și hidranți în cadrul unui aerodrom, unde biocombustibilul este amestecat în rezervoare și este distribuit tuturor aeronavelor furnizate prin conducte. Mai mult, combustibilul rămas în rezervorul unei aeronave (dacă nu are aceeași compoziție cu aceea a combustibilului alimentat) este diluat în mod repetat prin alimentări ulterioare de combustibil.

Pentru situația în care loturile de biocombustibili (amestecate) sunt livrate fizic la o aeronavă, vă rugăm să consultați mai jos „Opțiunea 1” pentru îndrumări detaliate.

În cazul în care loturile de biocombustibili achiziționate nu sunt livrate fizic și pentru a evita costurile de monitorizare nerezonabile, articolul 54 (3) din RMR permite o abordare de monitorizare bazată pe înregistrările de achiziție. Orice astfel de metodă trebuie să fie extrem de transparentă și anume oferind vericatorului un traseu de audit complet). Opțiunea 2 de mai jos oferă îndrumări cu privire la modul de utilizare a abordării de monitorizare bazată pe înregistrările de achiziție.

Este necesară o bază de date („registru de biocombustibili”) care urmărește fiecare unitate (tonă) de biocombustibil pe întregul lanț de aprovizionare, de la materie primă și producție, prin comerț și transport, amestecare, cumpărare până la consumul final. Prin etichetarea cantității de combustibil cu o dovadă de sustenabilitate (PoS), un astfel de sistem poate servi, de asemenea, pentru furnizarea de dovezi cu privire la criteriile de reducere a GES și durabilitate cerute de RED II.

### **Opțiunea 1 – Contabilizarea combustibilului urmărit fizic**

Articolul 54 (2) din RMR se aplică „unde biocombustibilii sunt ... livrați aeronavei în loturi identificabile fizic ...”. Pentru determinarea compoziției (conținut total de carbon/factor preliminar de emisie și fracție de biomasă) a combustibilului, acesta poate fi analizat într-un laborator pentru acești parametri, dacă este necesar (de ex. atunci când nu sunt disponibile valori implicite). Cu toate acestea, în cazul în care astfel de analize ar duce la costuri nerezonabile, acest articol permite “să bazeze estimarea conținutului de biocombustibili pe un echilibru de masă al combustibililor fosili și al biocombustibililor cumpărați”. Aceasta înseamnă că, dacă operatorul de aeronave cunoaște de la furnizorul de combustibil fracția de biomasă (pe masă, nu

energie) a combustibilului amestecat, sau – dacă s-a achiziționat biocombustibil pur – cât de mult a fost achiziționat biocombustibil pur și cu cât combustibil fosil a fost amestecat, această fracție poate fi aplicată în raportul de emisii. Prin urmare, în practică și în cele mai multe cazuri, fracția de biomasă va fi pur și simplu raportul de amestec identificat de furnizorul de combustibil.

Cu toate acestea, operatorul de aeronave trebuie să stabilească dacă cantitatea de biocombustibil menționată este pe deplin atribuită zborurilor EU ETS, ținând cont de următoarele recomandări:

- Alimentarea biocombustibilului trebuie să fie întotdeauna atribuită zborului imediat următor acestei alimentări. Notă: În cazul în care metoda A este utilizată pentru determinarea cantității de combustibil, alimentarea combustibilului înainte de zbor trebuie înregistrată pe lângă datele obișnuite. Totuși, acest lucru înseamnă un efort suplimentar numai în cazul unui zbor EU ETS în urma unui zbor non-ETS.
- Se presupune că, în cele mai multe cazuri, se consumă semnificativ mai mult combustibil în timpul zborului decât rămâne în rezervor. Pentru biocombustibili amestecați, de obicei se poate presupune, ca o simplificare, că combustibilul rămas în rezervor este 100% combustibil fosil.
- În cazul în care două zboruri ulterioare sunt efectuate fără alimentare de combustibil între („tankering”), operatorul de aeronave trebuie să împartă cantitatea de biocombustibil menționată și să o atribuie celor două zboruri, după caz. În acest scop, operatorul de aeronave trebuie să utilizeze o procedură scrisă adecvată (vezi secțiunea 6.2) descrisă în planul de monitorizare și aprobată de autoritatea competentă. Ar trebui utilizată o abordare realistă, dar pragmatică, de ex. făcând divizarea proporțională cu distanțele ortodromice ale celor două zboruri, până la timpul de zbor (între *block-off* și *block-on*) sau combustibil consumat în timpul zborurilor.

## Opțiunea 2 – Abordare simplificată pentru contabilizarea biocombustibililor

În conformitate cu articolul 54 (3) din RMR, operatorul de aeronave poate utiliza o metodă de monitorizare a cantității de biomasă consumată pe baza înregistrărilor de achiziție.

Este important să subliniem că nu se renunță la cerința de a monitoriza fiecare zbor și fiecare combustibil chiar și atunci când se aplică o metodă simplificată. În conformitate cu această metodă, operatorul de aeronave se poate abate de la atribuirea și raportarea biocombustibilului în cadrul fiecărui zbor individual, cu toate acestea, biocombustibilul trebuie să fie atribuit și raportat în AER în toate secțiunile relevante, inclusiv anexa (secțiunea 11) și, prin urmare, este necesară o alocare minimă corectă unei perechi de aerodromuri. Operatorul de aeronave trebuie apoi să se asigure că biocombustibilul raportat respectă anumite limite, fără a mai atribui biocombustibilul unor zboruri specifice. Operatorul de aeronave trebuie să poată demonstra AC și verficatorului că:

- Cantitatea totală de biocombustibil solicitată nu depășește consumul total de combustibil al celui operator de aeronave pentru zboruri cu obligație de predare a certificatelor în cadrul EU ETS (adică domeniul de aplicare redus) provenit de la aeroporturile la care este furnizat biocombustibilul.
- Cantitatea de biocombustibil contabilizată în cadrul EU ETS nu depășește cantitatea totală de biocombustibil achiziționată minus cantitatea totală de biocombustibil vândută către terțe părți<sup>63</sup>.

Simplificat!

NOU!

<sup>63</sup> Terții sunt în special alți operatori de aeronave, dar și furnizori de combustibil. Prin urmare, aceste tranzacții trebuie să fie pe deplin urmărite, astfel încât terțul să poată revendica singur biocombustibilul achiziționat, după caz.

- Frația de biomasă din combustibil nu poate fi mai mare decât procentul maxim admis (certificat) de biomasă în combustibil.
- Frația de biomasă agregată din combustibilul revendicat nu depășește cantitatea de biomasă pentru care este furnizată dovada pentru îndeplinirea criteriilor de sustenabilitate și reducere de GES. Cel mai bun mod de a asigura respectarea acestui criteriu este de a solicita întotdeauna PoS direct de la furnizorul de combustibil.
- Aceleași cantități de biocombustibil nu au fost contabilizate în alte sisteme de reglementare a GES, cu excepția cazurilor în care zborurile sunt acoperite de mai multe astfel de sisteme.

Cel mai bun mod de a furniza dovezi pentru îndeplinirea acestor criterii, operatorul de aeronave ar trebui să definească o procedură scrisă (vezi secțiunea 6.2) atașată la Planul său de monitorizare a modului în care cantitatea de biomasă va fi atribuită zborurilor EU ETS.

Dovada respectării criteriilor celor două ultime paragrafe cu bulină poate fi obținută atunci când cantitățile de biocombustibili sunt legate de rubricile (certIFICATE) într-un registru de biocombustibili din statul membru în care se achiziționează biocombustibilul. Astfel de registre păstrează, de obicei, dovada de sustenabilitate necesară (PoS) și îndeplinesc funcția bilanțului masic în conformitate cu articolul 30 din RED II, adică se asigură că cantitatea totală de biocombustibili este reflectată corect în timpul amestecării cu combustibili fosili. Producătorul de biocombustibil intră în cantitatea produsă împreună cu PoS (ceea ce înseamnă că criteriile RED II sunt confirmate pentru cantitatea produsă) și când cantitatea este achiziționată pentru consum, este "anulat" în registru, adică nu poate fi folosit de altcineva. Totuși, acest lucru depinde de registrele statelor membre. Revizuirea RMR din 2020 oferă în articolul 54 (3) un link la baza de date a biocombustibililor la nivelul întregii UE, care urmează să fie dezvoltată în conformitate cu articolul 28 (2) din RED II. Odată ce această bază de date este disponibilă, urmărirea detaliată a tranzacționării de biocombustibili (inclusiv tranzacționarea transfrontalieră fizică) și utilizarea va fi acoperită de o singură bază de date.

În cazul în care un stat membru a instituit o cotă obligatorie de amestecare a biocombustibililor la aerodromuri, este important de menționat că o astfel de cotă nu elimină necesitatea ca operatorul de aeronave să furnizeze dovezi pentru că a achiziționat efectiv o cantitate de biocombustibil care respectă criteriile RED II. Deoarece astfel de mandate pot fi implementate în moduri diferite:

- În cazul în care statul membru sau o autoritate competentă se asigură că există biocombustibili mandatați și sunt facturați obligatoriu pentru fiecare zbor pentru care este ridicat combustibilul, aceștia ar trebui să se asigure că acest fapt este clar indicat pe factura de combustibil sau că operatorul de aeronave primește un alt document care servește ca dovadă pentru a verifica valoarea biocombustibilului în conformitate cu aceste orientări. În acest caz, statul membru sau autoritatea competentă ar fi responsabile de gestionarea corectă a datelor privind biocombustibilii în registrul biocombustibililor pentru a se asigura că aceste cantități de biocombustibili nu pot fi revendicate de alți participanți în piață.
- În cazul în care mandatul de amestecare a biocombustibililor este conceput astfel încât operatorii de aeronave individuali să poată alege să achiziționeze mai mult sau mai puțin biocombustibil decât cota aerodromului, opțiunea 2 se aplică așa cum este descris mai sus, adică dovezile pentru achiziționarea de biocombustibil și dovada sustenabilității sunt tratate ca și cum nu ar exista nicio cotă.

## 5.5 Abordări de monitorizare a datelor tonă-kilometru

Tonele-kilometru<sup>64</sup> se calculează pentru fiecare zbor acoperit de EU ETS folosind ecuația:

$$TKM = D \cdot PL = D \cdot ((F + M) + (P + B)) \quad (6)$$

Unde:

$TKM$  ..... Tone-kilometru [t·km]

$D$  ..... Distanța exprimată în [km]<sup>65</sup>

$PL$  ..... Masa de sarcină utilă exprimată în tone

$F$  ..... Masa de marfă exprimată în tone

$M$  ..... Masa de poștă exprimată în tone

$P$  ..... Masa pasagerilor exprimată în tone

$B$  ..... Masa bagajelor verificate exprimată în tone.

Distanța este definită de articolul 3 (45) din RMR și calculată ca:

$$D = GCD + 95km \quad (7)$$

Unde:

$D$  ..... Distanța exprimată în [km]

$GCD$  ..... Distanța ortodromică exprimată în [km]

### 5.5.1. Distanța

În conformitate cu secțiunea 3 din anexa III a RMR, distanța ortodromică este cea mai scurtă distanță între cele două puncte de pe suprafața Pământului, care se aproximează folosind sistemul menționat la articolul 3.7.1.1 din anexa 15 la Convenția de la Chicago (WGS 84)<sup>66</sup>.

Latitudinea și longitudinea punctelor de referință ale aerodromului (ARP) se prelevează fie din datele de locație ale aerodromului publicate în Publicația de Informare Aeronautice (AIP) în conformitate cu anexa 15 la Convenția de la Chicago sau dintr-o sursă care utilizează date AIP.

Distanțele calculate prin software sau de către o terță parte pot fi de asemenea utilizate, cu condiția ca metodologia de calcul să se bazeze pe formula prevăzută în această secțiune, datele AIP și cerințele WGS 84.



Notă: GCD trebuie calculat la nivelul solului, nu la nivelul zborului.

### 5.5.2. Sarcina utilă

Conform articolului 3 (48) din RMR, „sarcină utilă” înseamnă masa totală a mărfurilor, poștei, pasagerilor și bagajelor transportate la bordul unei aeronave în timpul unui zbor.

<sup>64</sup> Rețineți că tonele-kilometri, astfel cum sunt definite prin Regulamentul M&R, nu sunt de obicei identice cu „venituri t-km”, care sunt adesea monitorizate în scopurile interne ale operatorului de aeronave.

<sup>65</sup> Dacă distanța este disponibilă în mile nautice, notați factorul de conversie de 1 mi = 1.852 km (vezi <http://www.nist.gov/pml/wmd/pubs/upload/AppC-12-hb44-final.pdf>).

<sup>66</sup> WGS 84 means the World Geodetic System, as described e.g. in [http://en.wikipedia.org/wiki/World\\_Geodetic\\_System](http://en.wikipedia.org/wiki/World_Geodetic_System)

### 5.5.2.1 Poșta și marfa

Articolul 57 (3) din RMR prevede: *Operatorul de aeronave determină masa mărfurilor și a trimiterilor poștale pe baza masei reale sau standard din documentația privind masa și bilanțul pentru zborurile relevante.*

*Operatorii de aeronave care nu sunt obligați să dețină o documentație privind masa și bilanțul trebuie să propună, în cadrul planului de monitorizare, o metodologie adecvată pentru determinarea masei mărfurilor și a trimiterilor poștale, fără a lua în calcul tara tuturor paleților și containerelor care nu reprezintă sarcină utilă și nici greutatea în stare de exploatare.*

Trebuie atenție specială pentru a evita contorizarea dublă, de ex. a bagajelor care face deja parte din calculul pasagerilor (vezi 5.5.2.2).

### 5.5.2.2 Pasagerii și bagajele (verificate)

Articolul 57 (4) din RMR permite două opțiuni (niveluri) pentru determinarea masei pasagerilor (inclusiv bagajul lor):

- Nivelul 1: utilizarea unei valori implicite de 100 kg pentru fiecare pasager, inclusiv bagajul verificat;
- Nivelul 2: masa pasagerilor și a bagajelor înregistrate cuprinsă în documentația privind masa și centrul pentru fiecare zbor.

Nivelul selectat se aplică tuturor zborurilor din anii de monitorizare (vezi secțiunea 3.5).

## 5.6 Micii emițători

### 5.6.1. Eligibilitate ca mic emițător



Sunt considerați mici emițători operatorii de aeronave care operează mai puțin de 243 de zboruri pe perioadă timp de trei perioade consecutive de câte patru luni și operatorii de aeronave care operează zboruri cu emisii anuale totale mai mici de 25 000 tone CO<sub>2</sub> pe an (Articolul 55 (1) din RMR). Pentru aceștia, sunt aplicabile simplificări speciale ale sistemului MRV pentru a reduce costurile administrative.

**Rețineți că o nouă simplificare suplimentară** privind verificarea a fost introdusă prin Regulamentul (UE) 421/2014 pentru operatorii de aeronave care emit mai puțin de 25 000 t CO<sub>2</sub> pe an (domeniu complet) sau mai puțin de 3 000 t CO<sub>2</sub> pe an (domeniu redus). Acest din urmă „prag de mic emițător” a fost introdus prin Regulamentul (UE) 2017/2392. Mai multe detalii sunt explicate în secțiunea 5.9.

Pentru determinarea pragului, ar trebui utilizate emisiile anuale în domeniul de aplicare adecvat (vezi secțiunea 3.13.1) din anul de raportare anterior, cu excluderea CO<sub>2</sub> provenit din biomasă. În cazul în care această cifră de emisie nu este disponibilă (de ex. deoarece operatorul de aeronave este nou în EU ETS), ar trebui utilizată o estimare conservatoare a emisiilor planificate, sau o estimare folosind instrumentul descris în secțiunea 5.6.2.

Pentru a evalua dacă sunt operate mai puțin de 243 de zboruri pe perioadă, perioadele de patru luni sunt ianuarie-aprilie, mai-august și septembrie-decembrie. Ora locală de plecare a zborurilor determină în ce perioadă de patru luni trebuie luat în considerare un zbor. Zborurile scutite prin anexa I la Directiva EU ETS (vezi secțiunea 3.1.1) nu trebuie incluse în evaluarea numărului de zboruri sau a cantității totale de emisii anuale.

Apare o situație specială dacă emisiile operatorului de aeronave depășesc pragul de mic emițător. În acest caz, este necesară revizuirea planului de monitorizare și transmiterea acestuia către AC, pentru care nu se mai aplică simplificările pentru micii emițători. În orice caz, modul de redactare al articolului 55 (4) din RMR sugerează că operatorului de aeronave ar trebui să i se permită să continue utilizarea instrumentului de emițător mic, cu condiția ca operatorul de aeronave să poată demonstra autorității competente că pragul nu a fost depășit în ultimii cinci ani și nu va mai fi depășit. Astfel, emisiile mari sau un număr mai mare de zboruri într-un singur an din cinci ani pot fi tolerabile. Cu toate acestea, dacă pragul de mic emițător este depășit din nou într-unul din următorii cinci ani, această excepție nu va mai fi aplicabilă.

## 5.6.2. Utilizarea instrumentului pentru micii emițători

Articolul 55 din RMR permite micilor emițători să estimeze „consumul de combustibil folosind instrumentele puse în aplicare de Eurocontrol sau de altă organizație relevantă, care poate prelucra toate informațiile de trafic aerian relevante și poate evita orice subestimare a emisiilor” dacă acest instrument a fost aprobat de Comisie. În momentul actualizării acestui ghid (februarie 2021) instrumentul pentru micii emițători (SET) al Eurocontrol este singurul instrument aprobat<sup>67</sup> de Comisie. Se găsește la:

<https://www.eurocontrol.int/tool/small-emitters-tool>

Folosind acest instrument, operatorul de aeronave poate estima consumul de combustibil pe baza distanței zborului și a tipului de aeronavă utilizat. Acest consum de combustibil poate fi apoi utilizat în locul unei valori determinate în conformitate cu secțiunea 5.4.3, pentru calcularea emisiilor în conformitate cu ecuația (1) în secțiunea 5.4.1. Pentru factorul de emisie, un emițător mic va utiliza de obicei o valoare implicită din anexa III a RMR. Cu toate acestea, dacă se utilizează biocombustibili sau alți combustibili neconvenționali, se aplică secțiunile 5.4.6 și 5.4.7.

### Note:

- Un instrument mai sofisticat, deși nu este gratuit, este facilitatea de sprijin EU ETS (vezi secțiunea 5.8).
- Nu există nicio obligație de a utiliza instrumentul pentru micii emițători. Orice emițător mic are voie să utilizeze metodologia de monitorizare standard, în cazul în care operatorul de aeronave dorește să aibă date de emisii mai precise. Cu toate acestea, o consecință a utilizării instrumentului pentru micii emițători este simplificarea considerabilă a planului de monitorizare (care este luat în considerare în formularele planului de monitorizare ale Comisiei).



Simplificat!



Simplificat!

<sup>67</sup> Pentru aprobare, a se vedea Regulamentul Comisiei ( UE ) Nr. 606/2010 <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:175:0025:0026:EN:PDF>

- Procedurile simplificate pentru micii emițători se aplică numai raportării emisiilor. Cerințele pentru monitorizarea și raportarea datelor tonă-kilometru de către micii emițători sunt aceleași ca și pentru alți operatori de aeronave.

## 5.7 Metodologia permisă pentru lacunele de date

Planul de monitorizare al operatorului de aeronave, inclusiv procedurile scrise asociate, ar trebui să fie suficient de robust pentru a evita lacunele de date în general. Cu toate acestea, dacă totuși apar lacune de date în datele privind emisiile, operatorul aeronavei utilizează date surogat pentru perioada respectivă. În acest scop, el va utiliza o metodă de calcul definită deja în planul de monitorizare (Articolul 66 (2) din RMR). Acest articol permite, în special, ca instrumentul pentru micii emițători (vezi secțiunea 5.6.2) să poată fi utilizat în acest scop, inclusiv pentru emițătorii care nu sunt mici.

**NOU!**

În cazul în care numărul de zboruri cu lacune de date depășește 5% din zborurile anuale care sunt raportate, operatorul informează autoritatea competentă cu privire la aceasta fără întârzieri nejustificate și ia măsuri de remediere pentru îmbunătățirea metodologiei de monitorizare. În plus, procentul de zboruri cu lacune de date trebuie raportat în raportul anual privind emisiile.

**Simplificat!**

## 5.8 Facilitatea de sprijin EU ETS

O dezvoltare suplimentară, care depășește posibilitățile instrumentului pentru micii emițători (vezi secțiunea 5.6.2), este facilitatea de sprijin EU ETS, un alt instrument furnizat de Eurocontrol, care poate fi utilizat de operatorii de aeronave în mod voluntar. Poate fi găsit la:



<https://www.eurocontrol.int/tool/small-emitters-tool>

Acest instrument a fost inițial conceput pentru autoritățile competente și a fost pus acum la dispoziție și operatorilor de aeronave<sup>68</sup>, iar dacă doresc acest lucru, și verificatorilor. Conform site-ului web al Eurocontrol, instrumentul oferă:

- **un proiect de raport anual de emisii**, prezentarea raportului operatorului de aeronave dacă se bazează pe informațiile privind datele de zbor disponibile pentru Eurocontrol și pe arderile de combustibil și emisiile de CO<sub>2</sub> estimate de Eurocontrol prin aplicarea aceleiași metodologii utilizate în instrumentul Eurocontrol pentru emițători mici. Acest proiect de raport este furnizat sub forma unui fișier Excel care respectă definiția formatului de raportare a șabloanelor Comisiei. Acest raport include, de asemenea, datele „kilometri” pentru perechile de aeroporturi conținute în raport (pentru verificarea tonă-kilometru);
- un fișier text într-un fișier format .csv care conține **lista zborurilor atribuite operatorului de aeronave și care operează în zona ETS** (atât zboruri incluse, cât și cele excluse) cu detalii care permit identificarea zborului și motivele includerii, excluderii, atribuirii către operator și datele „kilometru” (aeroport de

<sup>68</sup> Rețineți că se aplică taxele stabilite de Eurocontrol pentru utilizarea acestei facilități de asistență. Utilizarea sa este pur voluntară.



plecare, aeroport de destinație, data și ora de plecare, indicativ de apel, marcă de înregistrare a aeronavei – dacă este disponibil –, distanță de zbor, scutire de taxă de rută aplicabilă – dacă există –, consum estimat de combustibil, emisii de CO<sub>2</sub> estimate, posibilă excludere ETS, astfel cum este determinată de Eurocontrol) pe baza căreia se construiește proiectul raportului anual privind emisiile operatorului de aeronave.

- În plus, există funcții care susțin utilizatorul în îndeplinirea sarcinilor legate de CORSIA (de ex. efectuarea de verificări de sintaxă și ordin de mărime a rapoartelor de emisii) și ETS elvețian.

**NOU!**

Facilitatea de sprijin poate fi utilizată după cum urmează:

- Micii emițători îl pot folosi pentru generarea schiței raportului anual de emisii ca o simplificare suplimentară dincolo de instrumentul pentru micii emițători.
- Alți operatori de aeronave și companii de servicii îl pot utiliza pentru coroborarea rezultatului monitorizării lor, inclusiv pentru verificarea listei de aeronave și a zborurilor incluse.
- Operatorii de aeronave pot pune datele la dispoziția verifcătorilor lor, într-un scop similar.

Rețineți că nu există nicio cerință în RMR pentru utilizarea facilității de sprijin, dar constituie un mijloc potențial de reducere a costurilor de conformare și a celor de verificare.

## 5.9 Simplificare suplimentară privind verificarea

Micii emițători care emit mai puțin de 25 000 t CO<sub>2</sub> pe an (domeniu complet, vezi secțiunea 3.2.2) sau mai puțin de 3 000 t CO<sub>2</sub> pe an (domeniu redus), și care au ales să utilizeze instrumentul Eurocontrol pentru emițători mici, populat independent de Eurocontrol, cu date din Facilitatea de sprijin ETS (vezi secțiunea 5.8) pentru generarea raportului lor anual de emisii (AER), **nu este necesar să solicitați verificarea externă a AER** (Articolul 28a (6) din Directiva ETS a UE, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 421/2014 și Regulamentul (UE) 2017/2392.

Note:

- Această scutire nu exclude faptul că astfel de operatori de aeronave mici își lasă în continuare AER să fie verificat de un verifcător acreditat ca mijloc suplimentar de control al calității.
- Scutirea nu se aplică emițătorilor mici care operează mai puțin de 243 de zboruri pe o perioadă de 4 luni, dar au emisii mai mari de 25 000 t CO<sub>2</sub> pe an (domeniu complet). De asemenea, nu se aplică operatorilor de aeronave care își bazează AER pe alte date decât cele generate de facilitatea de sprijin ETS și completate independent de Eurocontrol.
- Din cauza diferențelor dintre procedurile administrative și sistemele IT din statele membre, operatorii de aeronave sunt sfătuiți să verifice paginile de internet relevante sau să ia contact cu autoritatea competentă a statului membru de administrare pentru a explora procedurile administrative pentru a depune un raport anual privind emisiile fără verificare.

## 6 PLANUL DE MONITORIZARE

### 6.1 Întocmirea unui plan de monitorizare

Atunci când elaborează un plan de monitorizare, operatorii de aeronave ar trebui să urmeze câteva principii directe:

- Cunoscând în detaliu situația operațiunilor lor, operatorii de aeronave ar trebui să facă metodologia de monitorizare cât mai simplă. Acest lucru se realizează prin încercarea de a utiliza cele mai fiabile surse de date, instrumente de monitorizare robuste, fluxuri de date scurte și proceduri de control eficiente.
- Operatorii de aeronave ar trebui să își imagineze raportul anual privind emisiile din perspectiva verficatorului. Ce ar întreba un verficator despre cum au fost compilate datele? Cum poate fi transparent fluxul de date? Ce controale previn erorile, reprezentările greșite, omisiile?
- Deoarece operatorii de aeronave suferă de obicei modificări tehnice (nu numai în ceea ce privește flota lor) de-a lungul anilor, planurile de monitorizare trebuie considerate documente vii într-o anumită măsură. Pentru a reduce la minimum sarcinile administrative, operatorii de aeronave ar trebui să fie atenți ce elemente trebuie stabilite în planul de monitorizare în sine și ce pot fi acoperite în cadrul procedurilor scrise care completează planul.

**Notă importantă:** Planul de monitorizare trebuie să reflecte întotdeauna metodologia și nivelurile (aplicabile numai pentru planul de monitorizare a datelor t-km) aplicat efectiv, nu cerințele minime. Principiul general este că operatorii de aeronave ar trebui să încerce să-și îmbunătățească sistemele de monitorizare, acolo unde este posibil.



Operatorii mici (pentru definiție, vezi secțiunea 5.6.1) pot aplica metodologii de monitorizare simplificate semnificativ (vezi secțiunea 5.6.2 și secțiunea 5.9). Dacă un operator de aeronave este aprobat să utilizeze această simplificare, atunci planul de monitorizare respectă, de asemenea, cerințe reduse.

### 6.2 Procedurile și planul de monitorizare

Planul de monitorizare ar trebui să se asigure că operatorul de aeronave desfășoară toate activitățile de monitorizare în mod constant de-a lungul anilor, cum ar fi conform unei cărți de rețete. Pentru a preveni incompletitudinea sau modificările arbitrare ale operatorului de aeronave, este necesară aprobarea autorității competente. Cu toate acestea, există întotdeauna elemente în activitățile de monitorizare, care sunt mai puțin cruciale sau care se pot schimba frecvent.

Regulamentul M&R oferă un instrument util pentru astfel de situații. Aceste activități de monitorizare pot fi cuprinse în (sau chiar) „proceduri scrise”<sup>69</sup>, care sunt menționate și descrise pe scurt în PM, dar nu sunt considerate parte a acestuia. Aceste proceduri sunt strâns legate de planul de monitorizare, dar nu fac parte din el. Acestea trebuie descrise doar în PM cu un astfel de nivel de detaliu încât AC să înțeleagă conținutul procedurii, și poate presupune în mod rezonabil că o documentație completă a procedurii este menținută și pusă în aplicare de operatorul de aeronave. Textul complet al procedurii va fi transmis autorității competente numai

<sup>69</sup> Articolul 11 (1) Al doilea paragraf: „Planul de monitorizare este completat de proceduri scrise pe care operatorul sau operatorul de aeronave le stabilește, documentează, implementează și întreține pentru activitățile din planul de monitorizare, după caz.”

la cerere. Operatorul de aeronave pune la dispoziție, de asemenea, proceduri disponibile pentru verificare (Articolul 12 (2)). Drept urmare, operatorul de aeronave are întreaga responsabilitate pentru procedură. Acest lucru îi oferă flexibilitatea de a face modificări la procedură ori de câte ori este nevoie, fără a fi necesară actualizarea planului de monitorizare, atâta timp cât conținutul procedurii rămâne în limitele descrierii sale prevăzute în planul de monitorizare.

RMR conține mai multe elemente care, în mod implicit, e de așteptat să fie introduse în proceduri scrise, cum ar fi:

- Urmărirea completitudinii listei de surse de emisie (aeronave operate) pe parcursul anului de raportare;
- Definirea metodologiei de monitorizare a tipurilor de aeronave suplimentare;
- Monitorizarea completitudinii listei de zboruri operate sub indicativul unic OACI pe perechi de aerodromuri;
- Determinarea dacă zborurile sunt reglementate de anexa I la Directiva ETS a UE, asigurând integritatea și evitând contorizarea dublă;
- Monitorizarea consumului de combustibil pe zbor, atât pentru aeronavele deținute în proprietate, cât și pentru cele închiriate;
- Determinarea densității utilizate pentru alimentările de combustibil și combustibilul din rezervoare, atât în aeronavele deținute, cât și în cele închiriate (operate sub indicativul dvs. OACI);
- Verificări încrucișate între cantitățile de combustibil alimentate, rezultate din facturi, și datele culese de pe dispozitivele de bord;
- Determinarea factorului de emisie, a valorii calorice nete și a conținutului de biomasă al combustibililor alternativi;
- Monitorizarea informațiilor despre locația aerodromului;
- Determinarea distanței ortodromice între perechile de aeroporturi;
- Monitorizarea numărului de pasageri pe un zbor;
- Monitorizarea masei de marfă și poștă pe un zbor;
- Gestionarea responsabilităților și competenței personalului;
- Fluxul de date și proceduri de control (vezi secțiunea 6.3);
- Măsuri de asigurare a calității;
- Metoda de estimare a datelor de substituție în cazul în care au fost găsite lacune de date;
- Revizuirea periodică a planului de monitorizare cu scopul actualizării acestuia la situația existentă.

RMR prezintă, de asemenea, modul în care procedura trebuie descrisă în planul de monitorizare. Rețineți că pentru operatorii de aeronave cu operațiuni simple, procedurile vor fi de obicei, de asemenea foarte simple și simple. În cazul în care procedura este foarte simplă, poate fi utilă utilizarea textului procedurii imediat ca „descriere” a procedurii, conform cerințelor planului de monitorizare.

Tabelul 3 prezintă elementele necesare ale informațiilor care urmează să fie introduse în planul de monitorizare pentru fiecare procedură (Articolul 12 (2) din RMR) și oferă un exemplu pentru proceduri.



Tabelul 3: Exemplu legat de gestionarea personalului: descrieri ale unei proceduri scrise, conform cerințelor din planul de monitorizare.

Element conform articolului 12 (2)	Conținut posibil (exemple)
Titlul procedurii	Managementul personalului ETS
Referință trasabilă și verificabilă pentru identificarea procedurii	ETS 01-P
Post sau departament responsabil pentru implementarea procedurii și a postului sau departamentului responsabil pentru gestionarea datelor aferente (dacă este diferit)	Șeful adjunct al departamentului de calitate, sănătate, securitate și mediu (CSSM).
Scurtă descriere a procedurii <sup>70</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Persoana responsabilă ține o listă de personal implicat în gestionarea datelor ETS</li> <li>• Persoana responsabilă ține cel puțin o întâlnire pe an cu fiecare persoană implicată, ori cel puțin întâlniri cu personalul cheie, astfel cum este definit în anexa la procedură; Scop: identificarea nevoilor de instruire</li> <li>• Persoana responsabilă gestionează pregătirea internă și externă în funcție de nevoile identificate.</li> </ul>
Locația înregistrărilor și informațiilor relevante	Fizic: Birou CSSM, raft 27/9, Biblioraft identificat " ETS 01-P ". Electronic: " P: \ ETS_MRV \ manager \ ETS_01-P.xls "
Numele sistemului computerizat utilizat, dacă este cazul	N.A. (Unități normale de rețea)
Lista standardelor EN sau a altor standarde aplicate, după caz	N.A.

### 6.3 Fluxul de date și sistemul de control

Monitorizarea datelor privind emisiile este mai mult decât doar citirea instrumentelor sau a facturilor de combustibil. Este extrem de important să vă asigurați că datele sunt produse, colectate, procesate și stocate într-un mod controlat. Prin urmare, operatorul de aeronave trebuie să definească instrucțiunile pentru „cine culege datele, de unde și ce face cu ele”. Aceste „activități specifice pentru fluxul de date” (Articolul 58 din RMR) fac parte din planul de monitorizare (sau sunt stabilite în proceduri scrise, după caz - vezi secțiunea 6.2). O diagramă a fluxului de date este adesea un instrument util pentru analiza și / sau configurarea procedurilor de flux de date. Exemple pentru activitățile de flux de date includ citirea de pe instrumente, agregarea datelor, calcularea emisiilor din diverși parametri și stocarea tuturor informațiilor relevante pentru utilizare ulterioară.

<sup>70</sup> Această descriere trebuie să fie suficient de clară pentru a permite operatorului, autorității competente și verficatorului să înțeleagă parametrii și operațiunile esențiale efectuate.

Deoarece sunt implicate ființe umane (și deseori diferite sisteme de tehnologie informațională), există posibilitatea unor erori în aceste activități. Prin urmare, Regulamentul M&R impune operatorului de aeronave să instituie un sistem de control eficient ( Articolul 59 din RMR). Acesta constă din două elemente:

- o evaluare a riscurilor și
- activități de control pentru atenuarea riscurilor identificate.

„Riscul” este un parametru care ține cont atât de probabilitatea unui incident, cât și de impactul acestuia. În ceea ce privește monitorizarea emisiilor, riscul se referă la probabilitatea unei declarații greșite (omisiune, prezentare greșită sau eroare) și la impactul acesteia în ceea ce privește cifra anuală a emisiilor.

Atunci când operatorul de aeronave efectuează o evaluare a riscurilor, el analizează pentru fiecare punct din fluxul de date necesar pentru monitorizarea emisiilor tuturor activităților sale de aviație, în măsura în care este acoperit de EU ETS, dacă ar exista riscul de declarații greșite. De obicei, acest risc este exprimat prin parametri calitativi (scăzut, mediu, mare), mai degrabă decât prin încercarea de a atribui cifre exacte. De asemenea, el evaluează motivele potențiale ale unor declarații greșite (cum ar fi copiile pe hârtie transportate de la un departament la altul, unde pot apărea întârzieri sau pot fi introduse erori de copiere și lipire), și identifică măsuri ce ar putea reduce riscurile găsite, de ex. trimiterea electronică a datelor și stocarea unei copii pe hârtie în primul departament; căutarea duplicatelor sau a lacunelor de date din foile de calcul, verificarea controlului de către o persoană independentă („principiul celor patru ochi”) etc.

Măsurile identificate sunt implementate pentru reducerea riscurilor. Evaluarea riscului este apoi refăcută cu noile riscuri (reduse), până când operatorul de aeronave consideră că riscurile rămase sunt suficient de scăzute pentru a putea produce un raport anual privind emisiile care nu conține erori materiale.<sup>71</sup>

Activitățile de control sunt stabilite în proceduri scrise la care se face referire și în planul de monitorizare. Rezultatele evaluării riscurilor (ținând cont de activitățile de control) sunt prezentate ca documentație justificativă autorității competente atunci când operatorul aeronavei solicită aprobarea planului de monitorizare.

Operatorii de aeronave trebuie să stabilească și să mențină proceduri scrise legate de activitățile de control pentru cel puțin (Articolul 59 (3)):

- a asigurarea calității echipamentului de măsurare;
- b asigurarea calității sistemului de tehnologie informațională utilizat pentru activitățile de flux de date, inclusiv tehnologia de control computerizat al proceselor;
- c segregarea îndatoririlor în activitățile fluxului de date, activitățile de control și gestionarea competențelor necesare;
- d recenziile interne și validarea datelor;
- e corecțiile și acțiunile corective;
- f controlul proceselor externalizate;
- g păstrarea înregistrărilor și a documentației, inclusiv gestionarea versiunilor de documente.

<sup>71</sup> Operatorul de aeronave ar trebui să se străduiască să producă rapoarte de emisii „fără erori” (Articolul 7: *Operatorii de aeronave “acordă atenția cuvenită pentru a se asigura că atât calcularea, cât și măsurarea emisiilor prezintă cel mai înalt grad de precizie posibil”*). Cu toate acestea, verificarea nu poate produce un grad de asigurare de 100%. În schimb, verificarea urmărește să ofere un nivel rezonabil de asigurare în privința faptului că raportul nu conține declarații greșite. Pentru informații suplimentare, consultați Ghidul explicativ (EGD I) privind Regulamentul A&V. Secțiunea 2.3 oferă un link către aceste documente.



**Micii emițători:** articolul 55 (3) din RMR scutește emițătorii mici (vezi secțiunea 5.6.1) de depunerea unei evaluări a riscurilor la transmiterea planului de monitorizare spre aprobare autorității competente. Cu toate acestea, operatorii de aeronave vor considera în continuare util să efectueze o evaluare a riscurilor în scopuri proprii. Are avantajul de a reduce riscul de sub-raportare, sub-predare a certificatelor și a penalităților rezultate, precum și supra-raportarea și predarea în exces.

Mai multe informații pot fi găsite în documentul de orientare nr. 6 („Activități de flux de date și sistem de control”), iar unele exemple sunt disponibile sub forma GD 6a.

## 6.4 Evaluarea incertitudinii ca document justificativ

Spre deosebire de cerințele privind evaluarea incertitudinii pentru instalațiile staționare, cerințele pentru operatorii de aeronave sunt relativ simple, astfel cum este prevăzut la articolul 56 din RMR:

Operatorul de aeronave ia în considerare sursele de incertitudine și nivelurile de incertitudine asociate acestora atunci când selectează metodologia de monitorizare;

Operatorul de aeronave efectuează în mod regulat activități de control adecvate, inclusiv verificări încrucișate între cantitatea de combustibil alimentată, astfel cum reiese din facturi și cantitatea de combustibil alimentată indicată prin măsurarea la bord, și să ia măsuri corective dacă sunt observate abateri notabile.

**NOU!**

Atunci când prezintă un plan de monitorizare nou sau actualizat, operatorul de aeronave trebuie să aleagă o metodologie de monitorizare adecvată (Secțiunea 1 din anexa III a RMR), luând în considerare nivelurile de incertitudine asociate. În conformitate cu articolul 12 (1), operatorii instalațiilor trebuie să prezinte o evaluare a incertitudinii ca document justificativ împreună cu planul de monitorizare. Pentru operatorii de aeronave, s-a renunțat la această cerință în cadrul revizuirii din 2018 a RMR.

Secțiunea 7.3 din anexa la acest document oferă o scurtă introducere a conceptului de incertitudine<sup>72</sup>. De asemenea, include un exemplu de calcul.

## 6.5 Menținerea la zi a planului de monitorizare

Planul de monitorizare trebuie să corespundă întotdeauna naturii reale și funcționării activităților operatorului de aeronave. În cazul în care situația practică a operatorului de aeronave este modificată, de ex. deoarece combustibili, echipamente de măsurare, sisteme IT sau structuri de organizare (ca sarcinile personalului) sunt modificate (acolo unde este relevant pentru monitorizarea emisiilor), metodologia de monitorizare trebuie actualizată (Articolul 14)<sup>73</sup>. În funcție de natura modificărilor, poate apărea una dintre următoarele situații:

<sup>72</sup> Mai mult, documentul de orientare nr. 4 oferă detalii suplimentare. Cu toate acestea, acest document se adresează operatorilor de instalații din EU ETS. În condiții normale, citirea acestui document nu ar trebui să fie necesară pentru operatorii de aeronave.

<sup>73</sup> Articolul 14 ( 2 ) enumeră un minim de situații în care o actualizare a planului de monitorizare este obligatorie:

- (a) dacă au loc noi emisii, ca urmare a derulării de noi activități sau ca urmare a utilizării de noi combustibili sau materiale care nu au fost încă incluse în planul de monitorizare;
- (b) dacă are loc o modificare a disponibilității datelor ca urmare a utilizării de noi tipuri de instrumente de măsurare, metode de eșantionare sau metode de analiză ori din alte motive care conduce la o mai mare precizie a determinării emisiilor;
- (c) dacă datele rezultate din metodologia de monitorizare aplicată anterior s-au dovedit a fi incorecte;
- (d) dacă modificarea planului de monitorizare îmbunătățește precizia datelor raportate, cu excepția cazului în care acest lucru nu este posibil din punct de vedere tehnic sau implică costuri nerezonabile;
- (e) dacă planul de monitorizare nu este conform cu cerințele prezentului regulament, iar autoritatea competentă solicită operatorului sau operatorului de aeronave modificarea acestuia;
- (f) dacă este necesar să se răspundă sugestiilor de îmbunătățire a planului de monitorizare incluse într-un raport de verificare.

- Dacă un element al planului de monitorizare are nevoie de actualizare, se poate aplica una dintre următoarele situații:
  - Modificarea planului de monitorizare este una semnificativă. Această situație este discutată în secțiunea 6.5.1. În caz de îndoială, operatorul de aeronave trebuie să presupună că schimbarea este semnificativă.
  - Modificarea planului de monitorizare nu este semnificativă. Se aplică procedura descrisă la 6.5.2.
- Trebuie actualizat un element al unei proceduri scrise. Dacă acest lucru nu afectează descrierea procedurii din planul de monitorizare, operatorul de aeronave va efectua actualizarea sub propria responsabilitate, fără notificarea autorității competente.

Aceleași situații pot apărea ca urmare a cerinței de a îmbunătăți continuu metodologia de monitorizare (vezi secțiunea 6.6).

Regulamentul M&R, articolul 16 (3) definește, de asemenea, cerințele pentru ținerea evidenței cu privire la orice actualizări ale planului de monitorizare, astfel încât să se înregistreze un istoric complet al actualizărilor planului de monitorizare, care permite o cale de audit complet transparentă, inclusiv în scopul verificării.

În acest scop, este considerată cea mai bună practică pentru operatorul de aeronave să utilizeze un „jurnal”, în care sunt înregistrate toate modificările ne semnificative ale planului de monitorizare și ale procedurilor, precum și toate versiunile planurilor de monitorizare prezentate și aprobate. Acesta trebuie completat cu o procedură scrisă pentru evaluarea periodică a faptului că planul de monitorizare este actualizat (Articolul 14 (1) și punctul 1 (f) din secțiunea 2 din anexa I la RMR).



### 6.5.1. Modificări semnificative

Ori de câte ori este necesară o modificare semnificativă a planului de monitorizare, operatorul aeronavei notifică actualizarea autorității competente fără întârzieri nejustificate. Autoritatea competentă trebuie apoi să evalueze dacă schimbarea este într-adevăr una semnificativă. Articolul 15 (4) din RMR conține o listă (ne exhaustivă) a actualizărilor planului de monitorizare care sunt considerate semnificative<sup>74</sup>. Dacă modificarea nu este semnificativă, se aplică procedura descrisă la punctul 6.5.2.

<sup>74</sup> Articolul 15(4):  
 (4) Printre modificările semnificative aduse planurilor de monitorizare ale unui operator de aeronave se numără:  
 (a) în ceea ce privește planul de monitorizare a emisiilor:  
 (i) modificarea valorilor factorului de emisie prevăzute în planul de monitorizare;  
 (ii) alegerea unei alte metode de calcul dintre cele prevăzute în anexa III sau trecerea de la utilizarea unei metode de calcul la utilizarea metodologiei de estimare în conformitate cu articolul 55 alineatul (2) sau invers;  
 (iii) introducerea de noi fluxuri-sursă;  
 (iv) modificări ale statutului operatorului de aeronave ca emițător mic în sensul articolului 55 alineatul (1) sau în raport cu unul din pragurile prevăzute la articolul 28a alineatul (6) din Directiva 2003/87/CE;  
 (b) în ceea ce privește planul de monitorizare a datelor tonă-kilometru:  
 (i) trecerea serviciului de transport aerian furnizat de la statutul necomercial la cel comercial și invers;  
 (ii) modificarea obiectului serviciului de transport aerian, obiectul constituindu-l pasagerii, mărfurile sau trimiterile poștale.

Pentru modificări semnificative, autoritatea competentă își desfășoară ulterior procesul normal de aprobare a planurilor de monitorizare<sup>75</sup>.

Procesul de aprobare poate avea uneori nevoie de mai mult decât implementarea modificării propuse a planului de monitorizare. În plus, autoritatea competentă poate considera că actualizarea planului de monitorizare a operatorului de aeronave este incompletă sau inadecvată și poate necesita modificări suplimentare ale planului de monitorizare. Astfel, monitorizarea conform vechiului plan de monitorizare poate fi incompletă sau poate duce la rezultate inexacte, în timp ce operatorul de aeronave nu este sigur dacă noul plan de monitorizare va fi aprobat așa cum a fost solicitat. RMR prevede o abordare pragmatică aici:

Conform articolului 16 (1) din RMR, operatorul de aeronave aplică imediat noul plan de monitorizare, unde poate presupune în mod rezonabil că planul de monitorizare actualizat va fi aprobat așa cum a fost propus. Acest lucru se poate aplica de ex. când este introdus un combustibil suplimentar. În cazul în care noul plan de monitorizare nu este încă aplicabil, deoarece situația operatorului de aeronave se va schimba numai după aprobarea planului de monitorizare de către autoritatea competentă, monitorizarea trebuie efectuată în conformitate cu vechiul plan de monitorizare până la aprobarea celui nou.



În cazul în care operatorul de aeronave nu este sigur dacă AC va aproba modificările, el va efectua monitorizarea în paralel, utilizând și planul de monitorizare actualizat (Articolul 16(1)). După primirea aprobării din partea autorității competente, operatorul de aeronave utilizează numai datele obținute în conformitate cu noul plan de monitorizare de la data la care se aplică versiunea actualizată a acestuia (Articolul 16 (2)).

### 6.5.2. Actualizări ne semnificative ale planului de monitorizare

**Simplificat!**

În timp ce actualizările semnificative ale planului de monitorizare trebuie notificate fără întârzieri nejustificate, autoritatea competentă poate permite operatorului de aeronave să întârzie notificarea actualizărilor ne semnificative pentru a simplifica procesul administrativ (Articolul 15(1) din RMR). În acest caz, dacă operatorul de aeronave poate presupune în mod rezonabil că modificările aduse planului de monitorizare nu sunt semnificative, acestea pot fi colectate și prezentate AC o dată pe an (până la 31 decembrie a aceluiași an), dacă autoritatea competentă permite această abordare.

Decizia finală privind gradul de semnificativitate al modificării planului de monitorizare este responsabilitatea autorității competente. Cu toate acestea, un operator de aeronave poate anticipa în mod rezonabil această decizie în multe cazuri:

- În cazul în care o modificare este comparabilă cu unul dintre cazurile enumerate la articolul 15 (4) din RMR, modificarea este semnificativă;

<sup>75</sup> Acest proces poate diferi între statele membre. Procedura obișnuită va include o verificare completă a informațiilor furnizate, o verificare a adecvării noului plan de monitorizare în ceea ce privește situația schimbată a operatorului de aeronave, și o verificare a conformității cu Regulamentul M&R. autoritatea competentă poate, de asemenea, să respingă noul plan de monitorizare sau să solicite îmbunătățiri suplimentare. Autoritatea competentă poate ajunge, de asemenea, la concluzia că modificările propuse nu sunt semnificative.



- În cazul în care impactul modificării planului de monitorizare propus asupra metodologiei generale de monitorizare sau asupra riscurilor de eroare este mic, acesta poate fi nesemnificativ;
- În caz de îndoială, se presupune că este o schimbare semnificativă și se urmează instrucțiunile din secțiunea 6.5.1.

Modificările nesemnificative nu necesită aprobarea autorității competente. Cu toate acestea, pentru a asigura securitatea juridică, autoritatea competentă trebuie să informeze operatorul aeronavei fără întârziere nejustificată cu privire la decizia sa de a considera modificări nesemnificative atunci când operatorul de aeronave le-a notificat ca fiind semnificative. Se poate considera că operatorii de aeronave vor aprecia dacă autoritatea competentă recunoaște primirea notificărilor în general.

## 6.6 Principiul îmbunătățirii

În timp ce secțiunea anterioară s-a ocupat de actualizările planului de monitorizare care sunt mandatate ca urmare a modificărilor de fapt ale operațiunilor operatorilor de aeronave, RMR solicită, de asemenea, operatorului de aeronave să exploreze posibilitățile de îmbunătățire a metodologiei de monitorizare a emisiilor și – acolo unde este relevant – datele tonă-kilometru atunci când operațiunile în sine sunt neschimbate. Pentru implementarea acestui „principiu de îmbunătățire”, există două cerințe:

- Operatorii de aeronave trebuie să țină seama de recomandările incluse în rapoartele de verificare emise în conformitate cu articolul 15 din Directiva 2003/87/CE (Articolul 9) și
- Operatorii de aeronave trebuie să verifice în mod regulat din proprie inițiativă, dacă metodologia de monitorizare poate fi îmbunătățită (Articolul 14 (1) și articolul 69 (1) din RMR).

Operatorii de aeronave trebuie să reacționeze la aceste constatări cu privire la posibile îmbunătățiri ale acestora prin:

- Trimiterea unui raport privind îmbunătățirile propuse autorității competente spre aprobare,
- Actualizarea planului de monitorizare, după caz (folosind procedurile prezentate în secțiunile 6.5.1 și 6.5.2) și
- Implementarea îmbunătățirilor în funcție de calendarul propus în raportul de îmbunătățire aprobat.

Pentru raportul de îmbunătățire care răspunde la recomandările unui verficator, termenul limită este 30 iunie a anului în care este emis raportul de verificare. Termenul limită pentru 30 iunie poate fi prelungit de către autoritatea competentă până la 30 septembrie a aceluiași an.

Dacă operatorul de aeronave a prezentat deja un plan de monitorizare actualizat care rezolvă toate problemele deschise autorității competente înainte de termenul limită pentru raportul de îmbunătățire, nu este necesară prezentarea unui raport de îmbunătățire (Articolul 69 (5)).

**NOU!**

## 7 ANEXE

### 7.1 Anexa I: Demonstrarea respectării criteriilor de sustenabilitate pentru biocombustibili

Notă: Pentru a face din acest document de orientare o sursă de informații de sine stătătoare pentru operatorii de aeronave, secțiunea 7.1 conține o copie (ușor ajustată) a părților relevante din documentul de orientare nr.3 (Probleme de biomasă în EU ETS). În consecință, studierea GD3 nu ar trebui să fie necesară pentru operatorii de aeronave medii. Cu toate acestea, informațiile detaliate privind funcționarea schemelor de certificare RED II nu sunt repetate aici. Prin urmare, cititorul interesat este invitat să caute aceste detalii în GD3.



**Rețineți că acest capitol acoperă doar biocombustibilii. Termenul „combustibili sustenabili pentru aviație” (SAF), utilizat de CORSIA, nu a fost încă implementat în legislația EU ETS (în special în RMR).**

**Dacă elementele CORSIA vor fi transpuse în legislația UE, aceste orientări vor fi actualizate în consecință.**

#### 7.1.1. Alinierea EU ETS cu RED II

Un element important al RMR pentru faza a 4-a EU ETS este alinierea cerințelor pentru biomasă cu cele ale Directivei privind energia regenerabilă (RED II).

**NOU!**



**Cea mai importantă schimbare de la RED I<sup>76</sup> la RED II<sup>77</sup> este aceea că criteriile de sustenabilitate și reducere de GES sunt relevante nu numai pentru biomasă lichidă, ci și pentru biomasă solidă și gazoasă.**

Dispozițiile relevante pentru aplicarea **criteriilor de sustenabilitate și reducere de GES** (împreună: acest document se referă la acestea ca și criterii „RED II”) se găsesc în articolul 38 (5) din RMR. Acest articol prevede îndeplinirea criteriilor RED II pentru a aplica un factor de emisie zero biomasei. Aceasta este denumită „evaluarea la zero” a biomasei în documentul actual. Articolul 38 (5) clarifică faptul că, **dacă aceste criterii nu sunt îndeplinite, materialul trebuie tratat ca un combustibil fosil**, adică factorul preliminar de emisie trebuie considerat factorul final de emisie.



#### Perioada de tranziție

**NOU!**



**Cerința de a îndeplini criteriile RED II (Articolul 38 (5) din RMR) a fost amânată din cauza întârzierilor în disponibilitatea legislației de punere în aplicare necesare.**

<sup>76</sup> Directiva 2009/28/CE

<sup>77</sup> Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile (revizuită). Descărcare la: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2018/2001/o>

Deși RMR impune, în principiu, ca articolul 38 (5) să fie aplicat de la 1 ianuarie 2022, o altă modificare<sup>78</sup> permite statelor membre sau autorităților competente să se abată de la această cerință după cum urmează:

Articolul 38 (6): „Prin derogare de la alineatul (5) primul paragraf, statele membre sau autoritățile competente, după caz, pot considera că sunt îndeplinite criteriile de durabilitate și reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră menționate la acel alineat pentru biocombustibili, biolichide și combustibili din biomasă utilizați pentru ardere în perioada 1 ianuarie 2022 - 31 decembrie 2022.”

Acest amendament RMR înseamnă că, efectiv, în multe state membre (sau chiar în toate), **criteriile RED II trebuie aplicate de operatori abia de la 1 ianuarie 2023.**

Cu toate acestea, statele membre care au implementat deja toate celelalte măsuri necesare în cadrul RED II, pot totuși solicita operatorilor de pe teritoriul lor să furnizeze dovezi pentru îndeplinirea criteriilor RED II, astfel cum se prevede la articolul 38 (5) deja de la 1 ianuarie 2022 și așa cum este discutat în secțiunea 7.1.4 de mai jos.

**Prin urmare, operatorii de aeronave ar trebui să obțină confirmarea de la autoritatea competentă a statului membru de administrare (de ex. de pe pagina web a acesteia) în privința abordării alese.**

### 7.1.2. Definiții

Articolul 3 din RMR copiază definițiile<sup>79</sup> referitoare la biomasă din RED II după cum urmează:

(21) „biomasă” înseamnă fracțiunea biodegradabilă din produse, deșeuri și reziduuri de origine biologică provenite din agricultură (inclusiv substanțe de origine vegetală și animală), silvicultură și industriile conexe, inclusiv pescuit și acvacultură, precum și fracțiunea biodegradabilă din deșeurile industriale și municipale; biomasa include biolichidele și biocarburanții;

(21a) „combustibili din biomasă” înseamnă combustibili gazoși și solizi produși din biomasă;

(21b) „biogaz” înseamnă combustibili gazoși produși din biomasă;

(22) „biolichide” înseamnă combustibilii lichizi produși din biomasă și utilizați în scopuri energetice, altele decât pentru transport, inclusiv pentru producerea de energie electrică și de energie destinată încălzirii și răcirii;

(23) „biocarburanți” înseamnă combustibili lichizi sau gazoși pentru transport, produși din biomasă.

Din aceste definiții, se pot trage următoarele concluzii:

- În contextul instalațiilor:
  - Biomasa gazoasă este denumită **biogaz**, dar este inclusă și în termenul de **combustibil din biomasă** utilizat;

<sup>78</sup> Regulamentul de punere în aplicare a Comisiei ( UE ) 2022/388 din 8 martie 2022 de modificare a Regulamentului de punere în aplicare ( UE ) 2018/2066 privind monitorizarea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră în conformitate cu Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului. Descărcare la: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2022/388/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/388/oj)

<sup>79</sup> Definițiile de aici nu se exclud reciproc. De exemplu, deșeurile și reziduurile pot fi în același timp combustibili din biomasă sau biolichide, dacă sunt folosiți ca și combustibili fără prelucrare suplimentară

- Biomasa lichidă este denumită **biolichid**. Termenul „biocombustibil” este relevant numai în scopuri de transport (în EU ETS, acest lucru este important pentru aviație).
- Biomasa solidă este inclusă în termenul de **combustibil din biomasă**.
- În contextul operatorilor de aeronave:
  - În prezent, pentru aviație se utilizează numai combustibili lichizi. Biomasa lichidă este denumită „**biocombustibil**”, deoarece este relevantă în scopuri de transport.

### 7.1.3. Implicațiile criteriilor RED II

Un flux sursă<sup>80</sup> (pentru operatorii de aeronave, numai combustibilii sunt relevanți) poate fi fosil, biomasă sau un amestec de ambele. Aplicarea criteriilor RED II duce la necesitatea de a distinge în plus următoarele tipuri de fluxuri de surse (unele pot apărea ca și cazuri teoretice):

1. Fluxuri de sursă fosile;
2. Biomasă la care se aplică criteriile de sustenabilitate și/sau reduceri de GES:
  - a Criteriile sunt satisfăcute: Biomasa este evaluată zero;
  - b Criteriile nu sunt satisfăcute: Biomasa este tratată ca un flux de sursă fosil, adică certificatele trebuie predate pentru aceste emisii. În modelul Comisiei pentru raportul anual de emisii, emisiile provenite din fracții fosile și din „biomasă nedurabilă” sunt raportate separat.
3. Biomasă la care nu se aplică criteriile RED II: întotdeauna evaluată zero.
4. Fluxuri de sursă mixte:
  - a Amestec fosil/biomasă, în cazul în care nu se aplică criteriile RED II sau unde se aplică și sunt satisfăcute: Factorul de emisie este factorul preliminar de emisie<sup>81</sup> înmulțit cu fracția fosilă.
  - b Amestec fosil/biomasă, unde se aplică criteriile RED II și nu sunt satisfăcute: Întregul flux sursă este tratat ca fosil.
  - c Amestec de biomasă sau amestec fosil/biomasă, unde se aplică criteriile RED II și doar o parte din biomasă îndeplinește criteriile RED II aplicabile: Aceste fluxuri de sursă trebuie tratate ca cele de la punctul 4a, partea nedurabilă fiind considerată ca parte a fracției fosile.



#### Exemple:

- Punctul (a): Ar putea fi luate în considerare panouri din fibre de lemn, unde biomasa (lemn, pentru care criteriile RED II sunt satisfăcute prin certificare în cadrul unui sistem voluntar) este amestecată cu rășini care sunt de obicei obținute din materii prime fosile.
- Punctul (b): Acesta ar putea fi un combustibil lichid în care furnizorul susține că are în componență x% biocombustibil, dar nu oferă dovezi pentru îndeplinirea criteriilor RED II pentru această cantitate.

<sup>80</sup> Fluxul sursă înseamnă fie combustibil, fie material de proces care duce la emisii. Pentru detalii, consultați documentul de orientare nr. 1 (îndrumări generale pentru instalații).

<sup>81</sup> Articolul 3 (36) din RMR definește: „factor de emisie preliminar” înseamnă factorul de emisie total asumat al unui combustibil mixt sau al unui material mixt, calculat pe baza conținutului de carbon din fracțiunea sa de biomasă și din fracțiunea sa fosilă înainte de înmulțirea acestuia cu fracțiunea fosilă în vederea obținerii factorului de emisie;

- Punctul (c): Un exemplu ar fi esterul de metil din semințe de rapiță („biodiesel”), în cazul în care uleiul de semințe de rapiță satisface criteriile de sustenabilitate și sunt furnizate dovezile respective, în timp ce metanolul provine fie din surse fosile, fie se pretinde că este biomasă, dar nu există dovezi pentru îndeplinirea criteriilor RED II.

Rețineți că clasificarea de mai sus presupune că întregul flux sursă are aceeași compoziție sau este analizat folosind aceeași metodologie în care factorii de calcul nu se bazează pe valori implicite<sup>82</sup>. Cu toate acestea, poate apărea situația în care se utilizează un anumit combustibil pentru biocombustibil, biolichid sau biomasă, în cazul în care unele loturi livrate îndeplinesc criteriile RED II relevante, în timp ce alte loturi nu. Într-un astfel de caz, operatorul sau operatorul de aeronave poate, în planul său de monitorizare și raportul de emisii, să considere acest material ca un flux sursă cu valori diferite ale fracției de biomasă, sau ca două fluxuri de surse distincte, unul fiind biomasă fără a îndeplini criteriile RED II și o biomasă cu criterii RED II îndeplinite. Aceleași abordări se aplică fluxurilor de sursă mixte în care fracția de biomasă respectă uneori doar criteriile de sustenabilitate relevante. Rețineți, totuși, că selecția oricărei abordări are implicații asupra selecției nivelurilor corespunzătoare. Dacă se alege fluxuri sursă separate, fluxul sursă de biomasă durabilă este întotdeauna un flux sursă de-minimis, în timp ce pentru un flux sursă cu fracții de biomasă fosilă sau nesustenabilă poate fi necesar să se respecte niveluri mai mari, în funcție de emisiile asociate (vezi secțiunea 5.2 din GD 1).



Considerațiile de mai sus duc la consecințe practice în construirea planului de monitorizare în legătură cu biomasa: Cea mai simplă cale de urmat ar fi stabilirea unei proceduri scrise<sup>83</sup> care să solicite operatorului să atribuie fiecare lot de biomasă utilizat în instalație fie unui flux sursă<sup>84</sup> „RED II” sau unui flux sursă „biomasă reclamată a fi non-RED II”, în funcție de disponibilitatea unei dovezi pentru îndeplinirea criteriilor de sustenabilitate și / sau de reducere a GES aplicabile. Modalitățile de obținere a unei astfel de dovezi sunt discutate în secțiunea 7.1.4 de mai jos.



#### 7.1.4. Abordare practică pentru criteriile RED II

Site-ul Comisiei dedicat energiei regenerabile este:

<http://ec.europa.eu/energy/en/topics/renewable-energy>.

Informații privind schemele voluntare de certificare a biocombustibililor și a combustibililor de biomasă pot fi găsite la

[https://ec.europa.eu/energy/topics/renewable-energy/biofuels/voluntary-schemes\\_en](https://ec.europa.eu/energy/topics/renewable-energy/biofuels/voluntary-schemes_en)

Aceste site-uri web ar trebui să fie utile pentru a căuta îndrumări cu privire la toate problemele referitoare la evaluarea criteriilor RED II, care nu sunt acoperite de îndrumări pe site-urile web EU ETS.



<sup>82</sup> Similar cu de ex. diferite loturi de cărbune care sunt analizate separat, dar toate raportate sub același flux sursă „cărbune ”

<sup>83</sup> Vezi documentul de orientare nr. 1 pe tema „procedurilor scrise” ca supliment la planul de monitorizare.

<sup>84</sup> Rețineți că șabloanele PM și AER folosesc și terminologia mai simplă „biomasă durabilă” și „biomasă ne durabilă”, unde „conform / neconform RED II” este mai precis.

Conform RED II, există trei moduri în care operatorii economici pot demonstra respectarea criteriilor de sustenabilitate și reducere de GES de către biocombustibili, biolichide și combustibili pentru biomasă:

- prin intermediul unei „scheme naționale“;
- prin utilizarea unei „scheme naționale sau internaționale voluntare“ pe care statul membru o acceptă. În cazul în care Comisia a recunoscut oficial schema, certificatele și dovezile de sustenabilitate ale acestora trebuie să fie acceptate de toate statele membre. Prin urmare, utilizarea unei scheme recunoscute oferă securitate juridică operatorilor, asigură implementarea armonizată a cerințelor RED II și reduce necesitatea prezentării unei documentații suplimentare;
- prin furnizarea tuturor dovezilor relevante și a calculelor GES în sine, având informațiile auditate<sup>85</sup> în mod corespunzător (dacă această abordare este acceptată de autoritățile naționale din statul membru).

**Pentru biomasa evaluată zero în conformitate cu normele MRV EU ETS, dovada referitoare la un combustibil pentru biocombustibil, biolichid sau biomasă care îndeplinește criteriile de durabilitatea și/sau de reducere a GES revine în sarcina operatorului EU ETS sau operatorului de aeronave.** O posibilă dovadă poate fi furnizată din documentația aplicabilă care asigură respectarea unei scheme naționale sau disponibilitatea certificatelor care conțin dovezi de sustenabilitate emise în cadrul unui sistem voluntar recunoscut de Comisie sau de statul membru al instalației (sau cel care administrează operatorul de aeronave) în cadrul RED II (vezi secțiunile 7.1.4.3 până la 7.1.4.4). Dovada furnizată ar trebui să indice în plus cantitatea de biomasă livrată și să identifice lotul la care se referă. Dacă biomasa nu a fost deja certificată (sau în cazul în care certificarea nu acoperă toate etapele din lanțul de aprovizionare), operatorii sau operatorii de aeronave ar trebui să efectueze singuri evaluarea necesară și să o auditeze în consecință de un auditor acceptat de legislația statului membru. Rețineți, totuși, că legislația națională a statului membru poate conține alte dispoziții. Unele state membre pot, de ex. accepta numai biomasa care a fost certificată printr-un sistem recunoscut de Comisie.

**În cazul în care respectarea criteriilor RED II aplicabile nu poate fi confirmată pentru satisfacerea autorității competente<sup>86</sup>, biocombustibilul, combustibilul biolichid sau biomasa va trebui tratat ca un flux de surse fosil și nu evaluat zero.**

#### 7.1.4.1 Responsabilități generale



Statul membru în care se află instalația sau statul membru care administrează în cazul operatorilor de aeronave, este responsabil de definirea normelor conform cărora trebuie demonstrată respectarea criteriilor RED II pentru biocombustibili, biolichide și combustibili din biomasă utilizați în statul membru. Schemele de certificare a biomasei din cadrul RED II pot acoperi diferite părți ale lanțului de aprovizionare, iar „operatorii economici” sunt adesea certificați doar pentru o parte

<sup>85</sup> Un astfel de audit este obligatoriu în conformitate cu articolul 30 (3) din RED II: „[...] Statele membre trebuie să solicite operatorilor economici să stabilească un standard adecvat de audit independent al informațiilor transmise și să furnizeze dovezi că acest lucru a fost realizat. [...]”. Acest audit poate fi efectuat de către un verficator EU ETS numai dacă acesta din urmă are competența dovedită (adică acreditare) pentru acea sarcină (vezi secțiunea 3.4.6.5 din GD3).

<sup>86</sup> Nu numai autoritatea competentă, ci și verficatorul în timpul verificării vor evalua dacă dovezile pentru îndeplinirea criteriilor de durabilitate sunt suficiente.

a lanțului de aprovizionare. În scopul EU ETS, sarcina probei pentru respectarea criteriilor RED II revine utilizatorului biomasei, adică operatorul instalației sau operatorul aeronavei, deoarece acestea sunt persoanele care au obligația de a raporta emisiile. Cu toate acestea, din motive practice, operatorul sau operatorul de aeronave va trebui adesea să se bazeze pe datele și informațiile furnizate de terți, adică fie furnizorul, fie producătorul biomasei.

#### 7.1.4.2 Ce criterii se aplică?

În majoritatea cazurilor în care „biomasa” este menționată în RMR, se adaugă că „se aplică Articolul 38 (5)”<sup>87</sup>. Acest articol<sup>88</sup> clarifică relația dintre cerințele RMR și RED II, și în special modul în care trebuie aplicate criteriile de sustenabilitate și reducere a GES ale RED II pentru a permite evaluarea la zero a emisiilor din biomasă. De remarcat sunt următoarele puncte:

**NOU!**

- Deoarece RED II se aplică energiei regenerabile, criteriile RED II se aplică numai utilizărilor energetice ale biomasei în EU ETS, adică emisiilor de ardere în sensul RMR<sup>89</sup>. Acest lucru este clarificat în RMR în sine, întrucât articolul 38 (5) prevede „... *biocombustibilii, biolichidele și combustibilii din biomasă folosiți pentru ardere trebuie să îndeplinească criteriile de durabilitate și reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră ...*”
- Deoarece RED II nu conține o definiție a termenului „instalație”, RMR clarifică faptul că se aplică definiția „instalației” din Directiva EU ETS<sup>90</sup>.
- Nu se aplică toate criteriile prevăzute la articolul 29 din RED II. În special:

<sup>87</sup> O excepție este articolul 18 (2) privind costurile nerezonabile. În acest context, articolul 38 (5) se aplică numai „cu condiția ca informațiile relevante ... să fie disponibile operatorului”. Această condiție este relevantă, deoarece la momentul în care sunt determinate costuri nerezonabile, de multe ori nu este clar încă dacă biomasa destinată a fi utilizată va respecta articolul 38 (5) sau nu. În practică, acest lucru înseamnă că operatorul trebuie să aplice articolul 18 (2) presupunând că biomasa respectă criteriile RED II aplicabile, dacă nu sunt disponibile mai multe informații.

<sup>88</sup> Articolul 38 (5) din RMR:  
„În cazul în care se face trimitere la acest alineat, biocombustibilii, biolichidele și combustibilii din biomasă utilizați pentru ardere trebuie să îndeplinească criteriile de durabilitate și reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră prevăzute la articolul 29 alineatele (2) - (7) și (10) din Directiva (UE) 2018/2001.

Cu toate acestea, biocombustibilii, biolichidele și combustibilii din biomasă produși din deșeuri și reziduuri, altele decât cele provenite din agricultură, acvacultură, reziduuri de pescuit și silvicultură trebuie să îndeplinească numai criteriile prevăzute la articolul 29 (10) din Directiva (UE) 2018/2001. Prezentul paragraf se aplică, de asemenea, deșeurilor și reziduurilor care sunt prelucrate pentru prima dată într-un produs înainte de a fi prelucrate în continuare în biocombustibili, biolichide și combustibili de biomasă.

Electricitatea, energia termică și răcirea produse din deșeuri solide municipale nu trebuie să facă obiectul criteriilor prevăzute la articolul 29 (10) din Directiva (UE) 2018/2001.

Criteriile prevăzute la articolul 29 alineatele (2)-(7) și (10) din Directiva (UE) 2018/2001 se aplică indiferent de originea geografică a biomasei.

Articolul 29 (10) din Directiva (UE) 2018/2001 se aplică unei instalații definite la articolul 3 (e) din Directiva 2003/87/CE.

<sup>89</sup> Respectarea criteriilor prevăzute la articolul 29 alineatele (2)-(7) și (10) din Directiva (UE) 2018/2001 se evaluează în conformitate cu articolele 30 și 31 (1) din directiva respectivă.

În cazul în care biomasa utilizată pentru ardere nu respectă prezentul alineat, conținutul său de carbon este considerat carbon fosil.”

<sup>89</sup> Există unele cazuri de frontieră în care este posibil să nu fie clar dacă un material este un combustibil sau o intrare de proces, cum ar fi agenții de formare a porilor din industria ceramică. În acest caz, poate fi utilizat textul de mai jos ca ghid: „În cazul în care emisiile de CO<sub>2</sub> provin dintr-un proces care are un scop principal, altul decât generarea de energie, autoritatea competentă poate fi de acord că fluxul sursă nu acționează ca și combustibil. Prin urmare, astfel de fluxuri de surse servesc în scopuri neenergetice și, prin urmare, nu se aplică criteriile de sustenabilitate.” (vezi și secțiunea 3.5 din GD2 privind regulile de alocare gratuită).

<sup>90</sup> Articolul 3 (e) din Directiva EU ETS: „instalație” înseamnă o unitate tehnică staționară în care sunt realizate una sau mai multe dintre activitățile enumerate în anexa I și orice alte activități direct asociate care au o legătură de natură tehnică cu activitățile realizate în locul respectiv și care ar putea avea efecte asupra emisiilor și a poluării.”

- Se aplică criteriile de sustenabilitate „legate de terenuri” de la articolul 29 (2) la (7) din RED II;
- Se aplică criteriile de reducere a GES de la articolul 29 (10) din RED II;
- Nu se aplică criteriile suplimentare de eficiență pentru producția de energie electrică (Articolul 29 (11) din RED II);
- Unele dispoziții cuprinse în articolul 29 (1) din RED II sunt transcrise în RMR pentru a clarifica aplicabilitatea acestora. În special, aceasta include simplificarea faptului că pentru deșeurile solide municipale nu se aplică criteriile de reducere a GES. Mai mult, criteriile RED II se aplică indiferent de originea geografică a biomasei.

*Documentul de orientare nr. 3 conține în secțiunea 3.4.2 un „arbore decizional” care descrie în detaliu pentru ce tipuri de materiale se aplică ambele sau niciunul dintre criteriile RED II - criteriile de sustenabilitate, criteriile de reducere a GES. Cu toate acestea, în ceea ce privește operatorii de aeronave, se presupune că se vor baza pe schemele de certificare RED II, prin urmare nu se repetă detaliile aici.*

### 7.1.4.3 Sisteme naționale

Implementarea RED II în Statele membre este în prezent parțial în curs de dezvoltare. Acestea folosesc abordări diverse. Nu există o imagine de ansamblu completă a sistemelor naționale ale statelor membre „privind furnizarea de dovezi referitoare la sustenabilitatea biomasei și reducerea de GES”. Operatorii și operatorii de aeronave ar trebui să obțină informații despre sistemele naționale de la autoritatea competentă.

RED II nu cere în mod explicit unui stat membru să publice informații dedicate. Cu toate acestea, se consideră a fi bună practică furnizarea de informații transparente operatorilor. În scopul EU ETS, statele membre sunt, prin urmare, încurajate să ia în considerare modalități practice de a pune la dispoziția publicului informații cu privire la sustenabilitatea biomasei (de către producător, marcă, tip generic sau altă grupare adecvată), furnizori sau producători ai acestora sau informații similare, care permit utilizatorului acestor biocombustibili, biolichide sau combustibili din biomasă (și oricărui verficator EU ETS) să dobândească asigurarea că un material respectă criteriile de sustenabilitate aplicabile.



În conformitate cu RED II, statele membre pot utiliza posibilitatea oferită de articolul 30 (6) de a notifica un sistem național spre aprobare Comisiei. Dacă se adoptă o astfel de decizie de aprobare, informațiile relevante vor fi publicate pe site-ul web al Comisiei<sup>91</sup> și toate celelalte state membre trebuie să accepte certificările rezultate, ca și în cazul schemelor internaționale voluntare recunoscute de Comisie. Cu toate acestea, utilizarea sistemelor voluntare internaționale poate fi de dorit în multe cazuri în care combustibilul pentru biocombustibili, biolichide sau biomasă nu este utilizat în statul membru în care este produs (de ex. în sectorul aviației).

<sup>91</sup> A se vedea nota de subsol 92.



#### 7.1.4.4 Scheme voluntare

Detalii despre toate schemele voluntare recunoscute de Comisie pot fi găsite pe site-ul web al Comisiei<sup>92</sup>. În ceea ce privește schemele care nu sunt [încă] recunoscute de Comisie, statele membre pot accepta aceste scheme, dacă ajung la concluzia că sistemul asigură respectarea criteriilor RED II pentru biomasă. În aceleași condiții, statele membre pot continua acceptarea certificatelor emise prin scheme aprobate în cadrul RED I. Cu toate acestea, statele membre pot avea și alte dispoziții specifice în legislația lor, de ex. permițând numai scheme recunoscute de Comisie. Prin urmare, cu excepția utilizării schemelor recunoscute de Comisie, operatorii (operatorii de aeronave) vor trebui întotdeauna să verifice cu autoritatea competentă sau cu legislația națională cum să furnizeze dovezi că biomasa utilizată respectă criteriile RED II.

Cel mai important aspect al schemelor recunoscute de către Comisie este aplicabilitatea lor în întreaga UE într-o manieră armonizată. Aceasta înseamnă că un biocombustibil, biolichid sau combustibil din biomasă certificat în cadrul unui astfel de sistem recunoscut va trebui recunoscut ca durabil în toate statele membre.

Un operator (de aeronave) care achiziționează un biocombustibil, biolichid sau combustibil din biomasă care a primit o dovadă a durabilității de la o schemă voluntară recunoscută (cum ar fi un certificat de conformitate cu regulile sistemului), poate, în orice caz, să presupună că poate fi considerat durabil în cadrul RED II și poate fi utilizat cu un factor de emisie zero în EU ETS<sup>93</sup>. Cu toate acestea, există limitări importante:

- Operatorul (de aeronave) trebuie să fie conștient de faptul că unele scheme voluntare sunt aprobate numai pentru anumite tipuri de combustibil, unele dintre criteriile necesare (de ex. numai criteriile de sustenabilitate sau numai criteriile de reducere a GES) sau numai în ceea ce privește unele etape ale lanțului valoric (de ex. numai colectarea și tranzacționarea, sau doar etapa reală de producție ori prelucrare a biocombustibililor, etc.). Dacă este cazul, trebuie obținută o altă dovadă pentru criteriile rămase sau pentru părțile lipsă ale lanțului valoric.
- În special, criteriile de reducere a GES depind foarte mult de distanța de transport la instalația EU ETS sau aerodrom (vezi valorile implicite din anexa VI din RED II). Prin urmare, dacă operatorul economic din cadrul sistemului de certificare nu efectuează verificarea criteriului de reducere a GES special pentru fiecare amplasament în care este utilizată biomasa, operatorul (de aeronave) va trebui să furnizeze propriile dovezi în acest scop și să asigure verificarea corespunzătoare sau să solicite unui operator economic în cadrul schemei de certificare (de ex. furnizorul de combustibil) să furnizeze certificarea care lipsește. Acesta din urmă poate fi adesea preferat de operatori datorită simplității sale și poate fi solicitat de statul membru de administrare al operatorului de aeronave sau de către operatorul de aeronave.
- Unele scheme de sustenabilitate acoperă un domeniu de aplicare mai larg decât doar criteriile RED II. Numeroase dintre ele au un cadru internațional. Unele au creat o versiune specifică a aceleiași scheme generale în scopul de a demonstra conformitatea cu cerințele RED II. Comisia o recunoaște doar pe aceasta din urmă. Operatorii, verificatorii și autoritățile competente ar trebui să fie conștienți

<sup>92</sup> [https://energy.ec.europa.eu/topics/renewable-energy/biofuels/voluntary-schemes\\_en](https://energy.ec.europa.eu/topics/renewable-energy/biofuels/voluntary-schemes_en)

Aprobările sunt valabile timp de 5 ani. Prin urmare, este necesar să se verifice perioada de valabilitate a aprobării în decizia relevantă a Comisiei

<sup>93</sup> În cazul materialelor sau combustibililor micști, în mod evident, evaluarea zero se aplică numai fracției de biomasă

de aceste diferențe (dacă este cazul), și să se utilizeze numai certificări care se referă în mod explicit la „versiunile conforme cu RED II” ale schemelor voluntare ca fiind eligibile pentru evaluare zero în EU ETS.

- Unele scheme sunt recunoscute pe un domeniu geografic limitat (de ex. dacă serviciile de audit sunt disponibile doar în anumite țări).
- Recunoașterea de către Comisie a schemelor voluntare este de obicei valabilă timp de cinci ani. Mai mult, certificarea operatorilor economici poate fi suspendată prin schema de certificare. Doar biocombustibilii, biolichidele sau combustibilii din biomasă care fac obiectul unei recunoașteri valide sunt eligibili pentru evaluare zero în EU ETS.

Deoarece toate schemele voluntare sunt obligate să își publice regulile, organismele de certificare și certificările emise pe pagina lor web, operatorii instalațiilor EU ETS pot obține toate informațiile necesare. În caz de îndoială, trebuie solicitat un contact direct cu operatorul sistemului de certificare.

#### 7.1.4.5 Cum funcționează schemele de certificare RED II?

Notă: Această secțiune se poate aplica atât schemelor naționale, cât și celor internaționale, care pot fi voluntare sau solicitate de statele membre.

Documentul de orientare nr. 3 conține detalii despre acest subiect în secțiunea 3.4.5. Se presupune că operatorii de aeronave se vor baza pe astfel de scheme RED II, dar nivelul de detaliu din GD3 depășește nevoile lor.

#### „Certificare RED II” vs. „Dovada sustenabilității”



Un *certificat*<sup>94</sup> atestă faptul că un operator economic respectă regulile sistemului de certificare. *Dovada sustenabilității*<sup>95</sup> (*Proof of Sustainability PoS*) este emisă de operatorul economic pentru confirmarea faptului că un anumit lot de materiale de biomasă, biocombustibil, biogaz sau combustibil din biomasă îndeplinește criteriile de sustenabilitate sau de reducere a GES.

Rolul unui organism de certificare este diferit de acela al verficatorului EU ETS prin faptul că nu sunt verificate date specifice de mediu, dar certificarea înseamnă că **operatorul economic este certificat ca fiind capabil** să gestioneze informațiile de sustenabilitate, datele de reducere a GES sau sistemul de bilanț masic relevant, în funcție de domeniul de certificare. În funcție de regulile schemei de certificare, un astfel de certificat este valabil timp de un an<sup>96</sup> (adică în perspectivă, în timp ce verificarea EU ETS confirmă datele din trecut). Acest lucru nu înseamnă că auditorul nu va verifica datele din loturi specifice de biomasă, dar totuși certificatul dovedește că operatorul economic este capabil să emită „dovezi de sustenabilitate” pentru materialul din biomasă, biocombustibil, biogaz sau combustibil din biomasă.

<sup>94</sup> Articolul 2 (4) din actul de punere în aplicare definește „certificat” înseamnă o declarație de conformitate a unui organism de certificare în cadrul unui sistem voluntar, care certifică faptul că un operator economic respectă cerințele Directivei (UE) 2018/2001 [RED II].”

<sup>95</sup> Articolul 2 (23) din actul de punere în aplicare definește „dovada sustenabilității” înseamnă o declarație a unui operator economic, făcută pe baza unui certificat emis de un organism de certificare în cadrul unui sistem voluntar care certifică conformitatea unei cantități specifice de materii prime sau combustibili cu criteriile de sustenabilitate și de economisire a emisiilor de gaze cu efect de seră prevăzute la articolele 25 (2) și 29 din directiva (EU) 2018/2001 [RED II].”

<sup>96</sup> Certificatul trebuie să specifice perioada de valabilitate.

Pentru operatorii de aeronave EU ETS, aceasta înseamnă **că dovada necesară este „dovada sustenabilității”** pentru fiecare dintre loturile de biocombustibil utilizat astfel încât emisiile din biomasă să poată fi evaluate zero în raportul anual de emisii. Dovada poate fi obținută cu ajutorul uneia dintre următoarele metode:



- Furnizorul de biocombustibil oferă o dovadă a durabilității pentru biocombustibilul achiziționat de operatorul de aeronave sau livrat la aeroport. Operatorul de aeronave (și verficatorul EU ETS) ar trebui să verifice numai dacă sunt acoperite lanțul valoric complet<sup>97</sup> și toate criteriile RED II necesare. Pentru criteriile de reducere a GES, trebuie incluse emisiile provenite din transportul către aeroport.
- Pentru instalații, există alte opțiuni, care sunt mai puțin susceptibile să fie aplicabile operatorilor de aeronave, dar teoretic există și această posibilitate:
  - Dacă operatorul instalației EU ETS sau operatorul de aeronave a obținut un certificat dintr-un sistem de certificare, operatorul poate aplica procesele pe care le-a stabilit pentru obținerea certificării, poate emite dovezi de durabilitate pentru biomasa în cauză și gestionează propriul sistem de bilanț masic în acest scop.
  - Alternativ și dacă este cazul, operatorul sau operatorul de aeronave poate aplica alte procese sau reguli de certificare, de ex. normele furnizate de un sistem național sau direct de legislația statului membru, ținând cont de orice norme specifice de audit furnizate de statul membru.

---

<sup>97</sup> "Lanț valoric complet" înseamnă de la cultivare/primul punct de recoltare până la poarta instalației, inclusiv etapele de prelucrare aplicabile (de ex. producția unui biocombustibil). Etapele parcurse ar trebui indicate pe dovezile de sustenabilitate livrate de furnizorul de combustibil în acest caz.

## 7.2 Anexa II: Costuri nerezonabile

*Notă: Această secțiune a anexei este inclusă în prezentul ghid numai din motive de completare. Se explică aici conceptul de costuri nerezonabile, care nu este la fel de important pentru operatorii de aeronave ca și pentru operatorii de instalații staționare din EU ETS. În consecință, această secțiune este preluată din documentul de orientare nr. 1 și oferă, de asemenea, exemple pentru instalații.*

Simplificat!

Eficiența costurilor este un concept important pentru RMR. În general, este posibil ca operatorul (de aeronave) să obțină permisiunea autorității competente pentru a deroga de la o cerință specifică a RMR, dacă aplicarea completă a cerinței ar duce la **costuri nerezonabile**. Prin urmare, este necesară o definiție clară pentru „costuri nerezonabile”, care se găsește la articolul 18 din Regulamentul M&R. După cum s-a subliniat mai jos, conceptul se bazează pe o analiză cost/beneficiu a cerinței luate în considerare.

Derogări similare pot fi aplicabile dacă o măsură nu este **realizabilă din punct de vedere tehnic**. Fezabilitatea tehnică nu este o problemă de cost/beneficiu, ci o situație în care operatorul (de aeronave) nu este deloc capabil să îndeplinească o anumită cerință. Articolul 17 din RMR prevede că un operator (de aeronave) oferă o justificare în cazul în care susține că ceva nu este posibil din punct de vedere tehnic. Această justificare trebuie să demonstreze că operatorul (de aeronave) nu are resursele disponibile pentru a îndeplini cerințele specifice în termenul necesar.

Atunci când evaluăm dacă costurile pentru o măsură specifică sunt rezonabile, acestea trebuie comparate cu beneficiul pe care l-ar oferi. Costurile sunt considerate nerezonabile atunci când depășesc beneficiul (Articolul 18 din RMR). Descrierea detaliată a analizei cost-beneficiu este un element nou în RMR.

**Costuri:** Depinde de operatorul (de aeronave) să furnizeze o estimare rezonabilă a costurilor implicate. Trebuie luate în considerare numai costurile suplimentare celor aplicabile pentru scenariul alternativ. RMR necesită, de asemenea, ca prețurile echipamentelor să fie evaluate utilizând o perioadă de depreciere adecvată pentru durata de viață economică a echipamentului. Astfel, trebuie utilizate în evaluare mai degrabă costurile anuale pe durata de viață decât costurile totale ale echipamentului.



Exemplu (aplicabil pentru instalații staționare): Se constată că un instrument de măsurare vechi nu mai funcționează corect și trebuie schimbat cu unul nou. Vechiul instrument a permis atingerea unei incertitudini de 3% corespunzătoare nivelului 2 ( $\pm 5\%$ ) pentru datele de activitate. Deoarece operatorul ar trebui să aplice un nivel mai ridicat, el evaluează dacă un instrument mai bun ar suporta costuri nerezonabile. Instrumentul A costă 40 000 € și duce la o incertitudine de 2,8% (nivel 2), instrumentul B costă 70 000 €, dar permite o incertitudine de 2,1% (nivel 3,  $\pm 2,5\%$ ). Din cauza mediului dur din instalație, este considerată adecvată o perioadă de depreciere de 5 ani.

Costurile care trebuie luate în considerare pentru evaluarea costurilor nerezonabile sunt de 30 000 € (adică diferența de preț dintre cele două echipamente) împărțită la 5 ani, adică 6 000 €. Nu trebuie luat în considerare niciun cost pentru timpul de lucru, deoarece se presupune că este necesar același volum de muncă independent de tipul contorului care trebuie instalat. De asemenea, unele costuri de întreținere pot fi stabilite prin aproximare.

**Beneficiu:** Ca beneficiu, de ex. contorizare mai precisă, este dificil de exprimat în valori financiare, este necesară evaluarea în conformitate cu cerințele RMR. Beneficiul este considerat proporțional cu o sumă de certificate, în ordinul de magnitudine a incertitudinii reduse. Pentru a face această estimare independent de fluctuațiile zilnice ale prețurilor, RMR cere aplicarea unui preț constant de 20 € pentru certificatul de emisii GES. În vederea determinării beneficiului asumat, acest preț al certificatului trebuie înmulțit cu un „factor de îmbunătățire”, care este îmbunătățirea incertitudinii înmulțită cu emisiile medii anuale cauzate de fluxul sursă respectiv<sup>98</sup> în ultimii trei ani<sup>99</sup>. Îmbunătățirea incertitudinii este diferența dintre incertitudinea obținută în prezent<sup>100</sup> și pragul de incertitudine al nivelului care ar fi obținut după îmbunătățire.

În cazul în care, printr-o îmbunătățire, nu se realizează o îmbunătățire directă a preciziei datelor privind emisiile, factorul de îmbunătățire este întotdeauna de 1%. Articolul 18 (3) din RMR enumeră unele dintre aceste îmbunătățiri, de ex. trecerea de la valorile implicite la analize, creșterea numărului de eșantioane analizate, îmbunătățirea fluxului de date și a sistemului de control etc.

Vă rugăm să rețineți **pragul minim** introdus de RMR: Costurile de îmbunătățire acumulate sub 2 000 € pe an sunt întotdeauna considerate rezonabile, fără a evalua beneficiul.

Rezumând cele de mai sus cu ajutorul unei formule, costurile sunt considerate rezonabile, dacă:

$$C < P \cdot AEm \cdot (U_{curr} - U_{new\ tier}) \quad (9)$$

Unde:

$C$  .....Costuri [€/an]

$P$ .....Prețul specificat pe certificat = 20 €/t CO<sub>2(e)</sub>

$AEm$  .....Emisiile medii provenite din fluxuri de surse conexe (s) [t CO<sub>2(e)</sub>/an]

$U_{curr}$ ..... Incertitudinea actuală (nu nivelul) [%]

$U_{nivel\ nou}$ .....Pragul de incertitudine al noului nivel care poate fi atins [%]

Exemplu: Pentru înlocuirea contoarelor descrise mai sus, beneficiul „îmbunătățirii” pentru instrumentul A este zero, deoarece este o simplă înlocuire care menține nivelul curent. Nu poate fi considerat cost nerezonabil, deoarece instalația nu poate fi operată fără cel puțin acest instrument.

În cazul instrumentului B, se poate ajunge la nivelul 3 (pragul de incertitudine = 2,5%). Astfel, îmbunătățirea incertitudinii este  $U_{curr} - U_{nivel\ nou} = 2,8\% - 2,5\% = 0,3\%$ .



<sup>98</sup> În cazul în care un instrument de măsurare este utilizat pentru mai multe fluxuri de surse, cum ar fi o punte de cântărire, trebuie utilizată suma emisiilor tuturor fluxurilor de surse conexe.

<sup>99</sup> Sunt luate în considerare doar emisiile fosile. În cazul în care cele mai medii emisii din ultimii trei ani nu sunt disponibile sau nu se aplică din cauza modificărilor tehnice, se va utiliza o estimare conservatoare.

<sup>100</sup> Vă rugăm să rețineți că aici se ia în considerare incertitudinea „reală” și nu pragul de incertitudine al nivelului.

Emisiile medii anuale sunt  $A_{Em} = 120\,000 \text{ t CO}_2 / \text{an}$ . Prin urmare, beneficiul asumat este de  $0,003 \cdot 120\,000 \cdot 20 \text{ €} = 7\,200 \text{ €}$ . Suma aceasta este mai mare decât costurile asumate (vezi mai sus), prin urmare nu este nejustificat să se solicite instalarea instrumentului B.

### 7.3 Anexa III: Incertitudinea

*Notă: Această secțiune a anexei este inclusă în prezentul ghid numai din motive de completare. Acesta explică conceptul de incertitudine, care nu este la fel de important pentru operatorii de aeronave ca și pentru operatorii de instalații staționare din EUETS. Textul este preluat din documentul de orientare nr. 1.*

Când cineva ar dori să pună întrebarea de bază despre calitatea MRV a oricărui sistem de comercializare a emisiilor, probabil că s-ar întreba: „Cât de bune sunt datele?” sau mai degrabă „Putem avea încredere în măsurătorile care produc datele privind emisiile?” La determinarea calității măsurătorilor, standardele internaționale se referă la dimensiunea „incertitudinii”. Acest concept are nevoie de explicații.

Există diferiți termeni folosiți frecvent într-un mod similar cu incertitudinea. Totuși, aceștia nu reprezintă sinonime, ci au sensul lor definit (vezi și ilustrația din figura 6):

- **Acuratețe:** înseamnă apropierea de acord între o valoare măsurată și valoarea reală a unei cantități. Dacă o măsurare este exactă, media rezultatelor măsurării este apropiată de valoarea „adevărat” (care poate fi de ex. valoarea nominală a unui material standard certificat<sup>101</sup>). Dacă o măsurare nu este exactă, aceasta se poate datora uneori unei erori sistematice. Adesea, acest lucru poate fi depășit prin calibrarea și reglarea instrumentelor.
- **Precizie:** descrie apropierea rezultatelor măsurătorilor aceleiași cantități măsurate în aceleași condiții, adică același lucru este măsurat de mai multe ori. Este adesea cuantificată ca abaterea standard a valorilor în jurul mediei și reflectă faptul că toate măsurătorile includ o eroare aleatorie, care poate fi redusă, dar nu eliminată complet.
- **Incertitudine**<sup>102</sup>: caracterizează intervalul în care se preconizează că adevărata valoare se află cu un nivel de încredere specificat. Conceptul general este cel care combină precizia și precizia asumată. Așa cum se arată în figura 6, măsurătorile pot fi corecte, dar imprecise sau invers. Situația ideală este atunci când măsurarea este precisă și de acuratețe.

Dacă un laborator își evaluează și optimizează metodele, de obicei are interesul de a distinge precizia și acuratețea, deoarece acest lucru duce la identificarea erorilor și greșelilor. Poate arăta motive atât de diverse pentru erori, cum ar fi necesitatea întreținerii sau calibrării instrumentelor sau pentru o mai bună pregătire a personalului. Cu toate acestea, utilizatorul final al rezultatului măsurării (în cazul ETS, acesta este operatorul și autoritatea competentă) dorește pur și simplu să știe cât de mare este intervalul (media măsurată  $\pm$  incertitudine), în cadrul căreia se găsește probabil adevărata valoare.

<sup>101</sup> De asemenea, un material standard, cum ar fi de ex. o copie a prototipului kilogramului, dispune de o incertitudine din cauza procesului de producție. De obicei, această incertitudine va fi mică în comparație cu incertitudinile rezultate ulterior în utilizarea sa.

<sup>102</sup> RMR definește la articolul 3 (6): „incertitudine” înseamnă un parametru, asociat rezultatului determinării unei cantități, care caracterizează dispersia valorilor care ar putea fi atribuite, în mod logic, cantității în cauză, incluzând efectele factorilor sistematici, precum și ale factorilor aleatorii, exprimat în procente, și descrie un interval de încredere situat în jurul valorii medii care cuprinde 95 % din valorile estimate, luând în considerare orice asimetrie a distribuției valorilor

În EU ETS, pentru emisiile din raportul anual de emisii este dată o singură valoare. O singură valoare este înscrisă în tabelul de emisii verificate din registru. Operatorul (de aeronave) nu poate preda „N ± x%” certificate, ci doar valoarea precisă N. Prin urmare, este clar că este în interesul tuturor să cuantifice și să reducă, pe cât posibil, incertitudinea „x”. Acesta este motivul pentru care planurile de monitorizare trebuie să fie aprobate de autoritatea competentă și pentru care operatorii (de aeronave) trebuie să demonstreze respectarea nivelurilor specifice, care sunt legate de incertitudinile admise.

Analiza de incertitudine care trebuie adăugată la planul de monitorizare (numai pentru instalații) ca document justificativ (Articolul 12 (1) din RMR) este discutată în secțiunea 6.4. Pentru mai multe detalii, este furnizat un document de orientare separat privind evaluarea incertitudinii în EU ETS (Documentul de orientare nr. 4, a se vedea secțiunea 2.3).

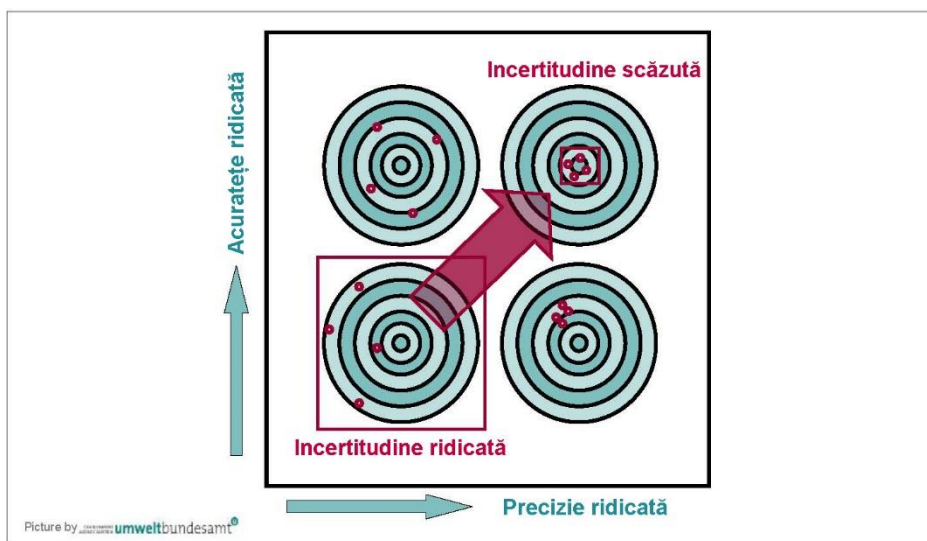


Figura 6: Ilustrația conceptelor de precizie, acuratețe și incertitudine. Centrul țintei reprezintă valoarea adevărată asumată, „gloanțele” reprezintă rezultatele măsurării.

Exemplu: Un operator de aeronave operează cinci aeronave și 500 de zboruri pe an, rezultând 2.500 de alimentări totale de combustibil într-un an. Pentru determinarea combustibilului consumat este utilizată metoda A.



$$F_N = T_N - T_{N+1} + Up_{N+1}$$

unde:

$F_{N,A}$ .....Combustibil consumat pentru zborul analizat (= zbor N) determinat folosind metoda A [t]

$T_N$ .....Cantitatea de combustibil conținută în rezervoarele aeronavei odată ce alimentarea combustibilului pentru zborul analizat (= zbor N) este completă [ t ]

$T_{N+1}$ .....Cantitatea de combustibil conținută în rezervoarele aeronavei odată ce alimentarea combustibilului pentru zborul ulterior (= zbor N + 1) este completă [t]

$Up_{N+1}$ ..... Alimentarea cu combustibil pentru zborul ulterior (= zbor N + 1) [t]

Cantitatea totală de combustibil consumat pe parcursul anului este pur și simplu suma tuturor  $F_N$ . Presupunând că toate zborurile sunt acoperite de ETS, adică toate zborurile încep sau se termină în UE, sunt relevante doar combustibilul conținut în rezervorul aeronavei înainte de primul zbor și cel de după ultimul zbor. Toate celelalte citiri dintre ele sunt anulate reciproc:

$$\sum_{N=1}^{2500} F_N = \sum_{N=1}^{2500} (T_N - T_{N+1} + Up_{N+1}) = T_1 - T_{2500} + \sum_{N=1}^{2500} Up_{N+1}$$

Cantitatea de combustibil conținută în rezervor și toate alimentările vor fi de obicei determinate cu ajutorul unor debitmetre volumetrice. Prin urmare, fiecare cantitate alimentată trebuie transformată în cantități de masă prin înmulțirea cu densitatea combustibilului:

$$T_{(tone)} = T_{(Volum)} \cdot \rho \quad Up_{(tone)} = Up_{(Volum)} \cdot \rho$$

unde:

$\rho$ ..... densitatea (reală) a combustibilului

Se presupune că incertitudinea legată de determinarea densității este  $\pm 3\%$  și că incertitudinea legată de volumul alimentării este  $\pm 0,5\%$ . Incertitudinea (relativă) a masei fiecărei alimentări poate fi determinată ca necorelată (i.e. incertitudine independentă) a unui produs<sup>103</sup>.

$$u_{Up,tonnes} = \sqrt{u_{Up,Volume}^2 + u_{density}^2} = \sqrt{0.5\%^2 + 3\%^2} = 3.04\%$$

Incertitudinea relativă legată de cantitatea totală de combustibil consumat pe parcursul anului poate fi calculată ca o incertitudine (independentă) necorelată a unei sume<sup>103</sup>.

$$u_{fuel(year)} = \frac{\sqrt{(U_{T,1})^2 + (U_{T,2500})^2 + (U_{Up,1})^2 + \dots + (U_{Up,2500})^2}}{|T_1 - T_{2500} + Up_1 + \dots + Up_{2500}|}$$

unde:

$U$ ..... incertitudinea absolută a parametrului din indice

$u$ ..... incertitudinea relativă a parametrului din indice

Se presupune că incertitudinea legată de citirea nivelului rezervorului este  $\pm 0,1m^3$  și cantitatea conținută în rezervor după fiecare ascensiune este aproximativ aceeași cantitate, de ex.  $8m^3$ . În acest exemplu, incertitudinea aferentă ar fi  $u_T = 1,25\%$ . Prin urmare, incertitudinea legată de citirea nivelului rezervorului este mică în comparație cu incertitudinea legată de incertitudinea de alimentare a combustibilului. Acest lucru simplifică determinarea incertitudinii relative legate de cantitatea totală de combustibil consumat pe parcursul anului:

<sup>103</sup> Pentru informații suplimentare, consultați anexa III din Documentul de orientare 4 privind incertitudinea



$$u_{fuel(year)} = \frac{\sqrt{2 \cdot (U_{T,1})^2 + 2500 \cdot (U_{Up,1})^2}}{|2500 \cdot U_{p1}|} \approx \frac{\sqrt{2500 \cdot (U_{Up,1})^2}}{|2500 \cdot U_{p1}|} = \frac{1}{50} \cdot u_{Up,1}$$

$$u_{fuel(year)} = \frac{1}{50} \cdot u_{Up} = \frac{1}{50} \cdot 3.04\% = 0.06\%$$

Se poate observa clar că cu cât mai multe alimentări se întâmplă pe parcursul anului, cu atât este mai mică incertitudinea generală legată de cantitatea totală de combustibil consumat. Sub presupunerea că fiecare alimentare are aproximativ aceeași sumă având o incertitudine egală, incertitudinea generală (relativă) este calculată prin împărțirea incertitudinii (relative) a unei singure alimentări la rădăcina pătrată a numărului total de alimentări în anul respectiv.

Mai mult, se poate observa că valorile absolute ale alimentărilor de combustibil, densitatea combustibilului sau dimensiunea rezervorului de combustibil al unei aeronave nu au nicio relevanță pentru determinarea incertitudinii generale (relative) în conformitate cu ipotezele date.

De asemenea, trebuie menționat că incertitudinea legată de citirile la nivel de rezervor poate să nu fie neglijabilă dacă multe zboruri ale aceleiași aeronave sunt efectuate în afara EU ETS, adică nici decolarea, nici aterizarea nu este în UE.

## 7.4 Anexa IV: Acronime

EU ETS.....	Schema UE de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră
CH ETS.....	Schema de comercializare elvețiană
UK ETS.....	Schema de comercializare a Regatului Unit
CORSIA.....	Schema de compensare și reducere a carbonului pentru aviația internațională
OACI.....	Organizația Aviației Civile Internaționale
MRV.....	Monitorizare, raportare și verificare
RMR.....	Regulamentul de monitorizare și raportare (Regulamentul M&R)
RAV.....	Regulamentul de acreditare și verificare (Regulamentul A&V)
PM.....	Planul de monitorizare
AC.....	Autoritatea competența
RAE.....	Raportul anual privind emisiile
SM.....	Stat(e) membru(e); În acest ghid înseamnă întotdeauna „stat SEE”, adică „Stat membru al UE sau stat AELS”
SEE.....	Spațiul Economic European (acoperă țările UE și AELS)
AELS.....	Asociația Europeană de Liber Schimb (membri: Norvegia, Islanda, Liechtenstein, Elveția; Aceasta din urmă nu participă la EU ETS)
CRCO.....	Biroul central pentru taxe de rută al Eurocontrol
SET.....	Instrumentul pentru micii emițători (Eurocontrol)
ETS-SF.....	Facilitatea de asistență ETS (Eurocontrol)

## 7.5 Anexa V: Texte legislative

**Directiva EU ETS:** Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului, modificat de mai multe ori, de ex. prin Directiva 2009/29/CE pentru a pregăti a treia fază ETS a UE și prin decizie ( UE ) 421/2014 privind domeniul de activitate al aviației, și simplificări pentru anumiți emițători mici. Descărcarea versiunii consolidate se poate face la:

<http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/2020-01-01>

**Implementarea CORSIA în UE:** Regulamentul delegat al Comisiei (UE) 2019/1603 din 18 iulie 2019 care completează Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește măsurile adoptate de Organizația Aviației Civile Internaționale pentru monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor din aviație în scopul implementării unei măsuri globale bazate pe piață. Se poate descărca la: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2019/1603/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2019/1603/oj)

**Regulamentul M&R:** Regulamentul de punere în aplicare a Comisiei (UE) nr. 2066/2018 din 19 decembrie 2018 privind monitorizarea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră în conformitate cu Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului și de modificare a Regulamentului Comisiei (UE) Nr. 601/2012. Descărcare la: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2018/2066/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj) și ultima modificare la: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2020/2085/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/2085/oj)

**Regulamentul A&V:** Regulamentul de punere în aplicare a Comisiei (UE) 2018/2067 privind verificarea datelor și acreditarea verificatorilor în conformitate cu Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului. Descărcare la: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2018/2067/2021-01-01](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2067/2021-01-01)

**Directiva RES:** Directiva 2009/28/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile și de modificare și abrogare a directivelor 2001/77/CE și 2003/30/CE. Descărcare la: <http://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2009/28>

**RED II:** Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile (reformată). Descărcare la: <http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj>

**Acordul de legătură UE-Elveția:** Acord între Uniunea Europeană și Confederația Elvețiană privind conectarea sistemelor lor de comercializare a emisiilor de gaze cu efect de seră. Descărcare la: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02017A1207%2801%29-20201105>

Acordul SEE: Incluziunea EU ETS pentru aviație în acordul SEE: Decizia Comitetului mixt al SEE nr. 6/2011 din 1 aprilie 2011 de modificare a anexei XX ( Mediu ) la Acordul SEE: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:093:0035:0037:EN:PDF>

**Orientări privind domeniul de aplicare:** Decizia 2009/450/CE a Comisiei din 8 iunie 2009 privind interpretarea detaliată a activităților de aviație enumerate în anexa I la Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului: <http://data.europa.eu/eli/dec/2009/450/oj>

Lista operatorilor de aeronave ale Comisiei: Pentru cel mai recent regulament, a se vedea: <https://ec.europa.eu/clima/eu-action/eu-emissions-trading-system-euets/monitoring-reporting-and-verification-eu-ets-emissions>