



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 179 (XXIII) — Nr. 541

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Luni, 1 august 2011

SUMAR

Nr.

Pagina

ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE
ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

169/1.801. — Ordin al ministrului transporturilor și
infrastructurii și al ministrului mediului și pădurilor
pentru aprobarea Planului național de acțiune privind
reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în
domeniul aviației civile pentru perioada 2011—2020 2–16

ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII
Nr. 169 din 11 martie 2011

MINISTERUL MEDIULUI ȘI PĂDURILOR
Nr. 1.801 din 29 iunie 2011

ORDIN

pentru aprobarea Planului național de acțiune privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în domeniul aviației civile pentru perioada 2011—2020

În temeiul prevederilor art. 55 din Ordonanța Guvernului nr. 29/1997 privind Codul aerian civil, republicată, cu modificările și completările ulterioare, ale art. 15 alin (4) din Hotărârea Guvernului nr. 1.635/2009 privind organizarea și funcționarea Ministerului Mediului și Pădurilor, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale art. 5 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 76/2009 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul transporturilor și infrastructurii și ministrul mediului și pădurilor emit următorul ordin:

Art. 1. — Se aprobă Planul național de acțiune privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în domeniul aviației civile pentru perioada 2011—2020, prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. — Direcția generală aviație civilă și Direcția management, strategie și mediu din cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, Autoritatea Aeronautică

Civilă Română, Ministerul Mediului și Pădurilor, Agenția Națională pentru Protecția Mediului, transportatorii aerieni români și administrațiile aeroportuare vor lua măsurile necesare ducerii la îndeplinire a prevederilor prezentului ordin.

Art. 3. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Ministrul transporturilor și infrastructurii,
Anca Daniela Boagiu

Ministrul mediului și pădurilor,
László Borbély

ANEXĂ

PLANUL NAȚIONAL DE ACȚIUNE

privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în domeniul aviației civile pentru perioada 2011—2020

Acronime

AACR — Autoritatea Aeronautică Civilă Română

AFM — Administrația Fondului pentru Mediu

ANM — Administrația Națională pentru Meteorologie

ANPM — Agenția Națională pentru Protecția Mediului

ATM — managementul traficului aerian (Air Traffic Management)

BERD — Banca Europeană de Reconstrucție și Dezvoltare

CDM — mecanism de dezvoltare curată (Clean Development Mechanism)

CER — certificate de reducere a emisiilor

CNG — creșterea neutralității carbonului (Carbon Neutral Growth)

EU ETS — schema Uniunii Europene de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră

GES — gaze cu efect de seră

GEF — Fondul global pentru mediu

INS — Institutul Național de Statistică

JI — implementare în comun (Joint Implementation)

KP — Protocolul de la Kyoto

MTI — Ministerul Transporturilor și Infrastructurii

MMP — Ministerul Mediului și Pădurilor

MECMA — Ministerul Economiei, Comerțului și Mediului de Afaceri

OACI — Organizația Aviației Civile Internaționale

ROMATSA — Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian

RTK — venituri per tonă/kilometru (Revenue Tonne per Kilometre)

WMO — Organizația Meteorologică Mondială (World Meteorological Organisation)

CAPITOLUL 1

Introducere

1.1. Aviația civilă internațională și schimbările climatice — Rezoluția OACI A37-19

Primul raport special privind aviația și atmosfera globală a fost elaborat, la solicitarea Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), de către Grupul interguvernamental privind schimbările climatice (IPPC — Intergovernmental Panel on Climate Change) și Organizația Meteorologică Mondială (WMO), în colaborare cu grupul de evaluare științifică (SAP) al Protocolului de la Montreal privind substanțele care epuizează stratul de ozon, și publicat în 1999 (www.ipcc.ch).

Având în vedere evoluția cercetărilor în domeniul schimbărilor climatice și a factorilor care influențează aceste schimbări, OACI a solicitat ca IPCC să realizeze o actualizare a raportului special privind aviația și atmosfera globală. Această actualizare s-a concretizat în cel de-al patrulea raport special de evaluare (AR4 IPCC), publicat în 2007, care a concluzionat, printre altele, că:

— emisiile totale de CO₂ în sectorul aviației reprezintă aproximativ 2% din emisiile globale de gaze cu efect de seră;

— în ritmul de dezvoltare al sectorului aviației, nivelul emisiilor de CO₂ din aviație va crește cu aproximativ 3—4% pe an.

Recunoscând necesitatea reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră, OACI a convenit asupra unui obiectiv colectiv până în 2020 de plafonare a acestor emisii provenite din aviația internațională, acceptând totodată că statele membre ale Uniunii Europene (UE) sau organizațiile regionale pot implementa măsuri mai ambițioase pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.

Astfel, în cadrul Adunării Generale OACI din 2010 a fost adoptată Rezoluția A37-19 prin care statele membre se angajează să aibă o creștere a eficienței utilizării combustibilului de 2% pe an.

Alte elemente importante cuprinse în Rezoluția OACI A37-19 sunt următoarele:

— statele membre sunt încurajate să transmită OACI planurile naționale de acțiune cuprinzând măsurile voluntare pe care le iau pentru a îndeplini obiectivul stabilit de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră;

— este recunoscut rolul măsurilor bazate pe piață cum ar fi introducerea unor mecanisme de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră.

Rezoluția OACI A37-19 este foarte importantă și prin prisma că reprezintă practic primul acord global de limitare a nivelului emisiilor de gaze cu efect de seră, încheiat la nivelul unui sector de transport.

1.2. Inițiative la nivelul Uniunii Europene**1.2.1. Clean Sky**

Al șaptelea Program-cadru de cercetare în aeronautică (Aeronautical Research Framework Programme — FP7), lansat pentru perioada 2007—2013, include inițiativa denumită *Clean Sky*. Clean Sky beneficiază de un buget de 1,6 miliarde euro (aproximativ 70% din bugetul FP7), finanțarea fiind asigurată 50% de Comisia Europeană și 50% de parteneri din industrie și cercetare. Programul Clean Sky realizează o coordonare fără precedent a resurselor, aducând împreună 120 de organizații din 16 state membre ale UE, dintre care 86 sunt din industrie, 15 centre de cercetare și 17 universități.

Obiectivele Clean Sky rezultă direct din cele stabilite de Consiliul Consultativ pentru Aeronautică în Europa (ACARE) pentru orizontul de timp 2020: înjumătățirea emisiilor de CO₂ și a nivelului de zgomot, precum și reducerea cu 80% a emisiilor de NO_x pentru tot transportul aerian, incluzând aeronavele și sistemele de management al traficului aerian. În prezent, cercetările în cadrul programului Clean Sky se desfășoară pe

6 platforme: aeronavă cu aripă fixă inteligentă (smart fixed wing aircraft), aeronave regionale verzi (green regional aircraft), elicoptere verzi (green rotorcraft), motoare verzi și sustenabile (sustainable and green engines), sisteme pentru operațiuni verzi (systems for green operations) și ecodesign.

Contribuțiile românești în cadrul programului Clean Sky se regăsesc în proiectele „Avionul verde regional” (Green regional aircraft) și „Avionul cu aripă fixă inteligentă” (Smart fixed wing aircraft).

1.2.2. SESAR

Programul SESAR (Single European Sky ATM Research) reprezintă pârgă tehnologică a inițiativei Cer european unic și are ca scop atingerea a 4 ținte de performanță: triplarea capacității sistemelor de management al traficului aerian (ATM) în Europa, îmbunătățirea siguranței cu un multiplu de 10, reducerea cu 10% a impactului fiecărui zbor asupra mediului, înjumătățirea costurilor cu ATM. Prima fază a programului se derulează în perioada 2008—2013 și este gestionată de o întreprindere mixtă SESAR (SESAR Joint Undertaking) înființată la 27 februarie 2007 sub forma unui parteneriat public—privat. Ca și programul Clean Sky, SESAR reunește o mulțime de organizații reprezentative din domeniul ATM, numărul acestora, implicate direct sau indirect în program, fiind în prezent de 35.

În cadrul acțiunilor pentru pregătirea implementării programului SESAR, Consiliul UE a adoptat Decizia 2009/320/CE a Consiliului din 30 martie 2009 de aprobare a Planului general european de management al traficului aerian al proiectului de cercetare privind ATM în contextul cerului unic european.

Unul dintre proiectele derulate începând cu iunie 2009 sub programul SESAR este și MINT (Minimum CO₂ in Terminal Manoeuvring Area). Proiectul MINT a demonstrat că există reale disponibilități de reducere a consumului de combustibil și a emisiilor de CO₂ prin aplicarea unor proceduri corespunzătoare în cadrul sistemelor actuale de trafic aerian. De exemplu, prin aplicarea unei proceduri de aterizare continuă (continuous descent operation) la nivelul Europei s-ar economisi anual 150.000 de tone de combustibil, respectiv aproape 500.000 tone de CO₂.

SESAR gestionează, împreună cu Administrația Federală a Aviației din Statele Unite ale Americii și programul AIRE (Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions), având drept scop îmbunătățirea eficienței energetice, reducerea emisiilor de CO₂ și a zgomotului în toate fazele zborurilor transatlantice. În prima jumătate a anului 2010, la nivelul a 1.152 de zboruri efectuate în cadrul programului AIRE, au fost economisite 400 de tone de combustibil numai prin aplicarea unor proceduri ATM „verzi”.

1.2.3. Schema europeană de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră (EU — Emissions Trading Scheme)

În anul 2008, a fost adoptată Directiva 2008/101/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 de modificare a Directivei 2003/87/CE pentru a include activitățile de aviație în sistemul de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității. Obiectivul directivei este reducerea impactului aviației asupra schimbărilor climatice, respectiv reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de activitățile de aviație. Pentru a evita denaturarea concurenței și pentru a îmbunătăți eficiența ecologică, începând cu anul 2012, sub Directiva 2008/101/CE vor fi incluse emisiile de gaze cu efect de seră provenite de la toate zborurile care aterizează și decolează de pe aerodromurile din spațiul UE.

Conform studiului de impact elaborat de Comisia Europeană, prin implementarea Directivei 2008/101/CE, până în 2020 emisiile de gaze cu efect de seră generate de aviație se pot

reduce cu mai mult de 45%, reprezentând aproximativ 183 milioane tone CO₂ anual.

Elementele-cheie ale Directivei 2008/101/CE pot fi sintetizate după cum urmează:

— operatorii de aeronave sunt responsabili pentru conformarea cu obligațiile care le revin conform prevederilor directivei, inclusiv pentru monitorizarea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de activitățile de aviație;

— schema va acoperi în anul 2011 numai zborurile intracomunitare, iar începând cu 2012 toate zborurile intra- și extracomunitare, cu aterizare/decolare pe/de pe aeroporturi comunitare;

— operatorii de transport aerian comercial care efectuează în decursul a 3 perioade consecutive de 4 luni fiecare mai puțin de 243 de zboruri pe perioadă trebuie excluși din sistemul european de tranzacționare a certificatelor;

— zborurile având originea într-un stat terț care aplică măsuri echivalente nu vor fi incluse în schemă;

— alocarea certificatelor se va face pe baza unor reguli armonizate la nivelul UE, iar numărul de certificate ce vor fi alocate sectorului aviație va fi determinat la nivelul Comunității, pe baza emisiilor istorice generate de sectorul aviație în perioada 2004—2006;

— pentru perioada 1 ianuarie—31 decembrie 2020, un procent de 15% din cantitatea totală de certificate va fi supus procedurii de licitație;

— pentru perioada 1 ianuarie 2012—31 decembrie 2020, operatorii pot solicita alocarea certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră cu „titlu gratuit”, cu condiția ca aceștia să fie în măsură să monitorizeze și să raporteze emisiile generate de activitățile de aviație și datele tonă-kilometru, în anul de monitorizare 2010;

— până la 30 aprilie a fiecărui an, operatorii de aeronave au obligația de a returna în conturile din registrul național al emisiilor de gaze cu efect de seră un număr de certificate egal cu cantitatea totală de emisii generate de activitățile de aviație în anul calendaristic anterior, verificate de organisme de verificare acreditate;

— pentru a-și îndeplini obligațiile de returnare a certificatelor în conformitate cu prevederile Directivei 2008/101/CE, operatorii de aeronave pot utiliza unități de reducere a emisiilor (*ERU*) din proiecte de tip JI (Joint Implementation) și certificate de reducere a emisiilor (*CER*) din proiectele de tip CDM realizate în baza Protocolului de la Kyoto (*KP*), până la un procent de 15% din numărul de certificate pe care trebuie să le restituie;

— pentru perioada 1 ianuarie—31 decembrie 2012 și 1 ianuarie 2013—31 decembrie 2020, un procent de 3% din cantitatea de certificate care urmează a fi alocată se atribuie unei rezerve speciale pentru operatorii de aeronave, iar alocarea certificatelor către un operator eligibil nu poate depăși 1.000.000 de certificate;

— operatorii de aeronave care nu respectă obligația anuală de returnare a certificatelor până la 30 aprilie sunt sancționați cu amendă în valoare de 100 euro pentru fiecare tonă de CO₂ emisă, pentru care nu au restituit certificatele de emisii de gaze cu efect de seră corespunzătoare emisiilor din anul anterior;

— statul membru de administrare al unui operator de aeronave poate solicita Comisiei Europene să decidă impunerea interdicției de operare pentru acesta, dacă operatorul nu respectă obligațiile care îi revin sub Directiva 2008/101/CE, precum și alte prevederi stabilite de legislația din statul membru de administrare.

Prevederile privind licitarea certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră sunt stabilite prin Regulamentul (UE) nr. 1.031/2010 al Comisiei din 12 noiembrie 2010 privind calendarul, administrarea și alte aspecte ale licitării certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în temeiul Directivei

2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a unui sistem de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității.

Operatorii de aeronave vor avea posibilitatea să tranzacționeze certificate de emisii de gaze cu efect de seră cu operatorii din celelalte sectoare care fac obiectul EU ETS, prin echivalarea certificatelor din aviație cu certificatele din celelalte sectoare.

1.3. Asociația Transportatorilor Aerieni Internaționali (IATA)

În iunie 2009, boardul IATA a adoptat decizia cuprinzând țintele stabilite la nivelul membrilor săi în scopul reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră rezultate din activitatea de zbor:

— îmbunătățirea eficienței combustibilului în medie cu 1,5% pe an, în perioada 2009—2020;

— plafonarea emisiilor de CO₂ începând cu 2020;

— reducerea emisiilor de CO₂ din aviație până în 2050 la 50% din nivelul emisiilor din 2005.

1.4. Consiliul Aeroporturilor Internaționale (ACI)

Deși numai 5% din emisiile de CO₂ provenite din aviație se datorează activităților aeroportuare, ACI a lansat în luna iunie 2009 proiectul „Airport Carbon Accreditation” în cadrul căruia sunt evaluate performanțele aeroporturilor în gestionarea și reducerea emisiilor de CO₂ rezultate din activitățile aeroportuare (emisii rezultate din energia utilizată în clădirile aeroporturilor și la operarea infrastructurii, transportul la/de la aeroport, vehiculele utilizate pe platforme, deplasarea aeronavelor la sol etc.). Proiectul prevede 4 nivele de acreditare, pornind de la „mapping” (evaluarea emisiilor de CO₂), „reduction” (aplicarea unor măsuri de reducere a emisiilor), „optimisation” (optimizarea activităților aeroportuare) și finalizând cu „neutrality” (aplicarea unor măsuri de plafonare a emisiilor prin introducerea posibilităților de offset).

În prezent sunt acreditate prin programul „Airport Carbon Accreditation” un număr de 28 de aeroporturi din 15 state europene.

CAPITOLUL 2

Aviația civilă și protecția mediului în România — autorități, legislație, statistici, prognoze

2.1. Autorități competente pentru sectorul aviației civile și protecția mediului

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, denumit în continuare *MTI*, este autoritatea publică centrală responsabilă cu elaborarea, reglementarea și implementarea strategiilor și politicilor de transport în România. În conformitate cu prevederile Codului aerian civil, prezintă Guvernul, în domeniul aviației civile, în organismele internaționale și comunitare specifice.

Autoritatea Aeronautică Civilă Română, denumită în continuare *AACR*, este regie autonomă de interes public național sub autoritatea MTI, organism tehnic cu atribuții de autoritate delegată în domeniul supervizării siguranței zborului.

Ministerul Mediului și Pădurilor, denumit în continuare *MMP*, este autoritatea publică centrală care realizează politica în domeniul mediului la nivel național și coordonează activitatea de integrare a cerințelor privind protecția mediului în celelalte politici sectoriale, în concordanță cu cerințele și standardele europene și internaționale, conform Hotărârii Guvernului nr. 1.635/2009 privind organizarea și funcționarea Ministerului Mediului și Pădurilor, cu modificările și completările ulterioare.

Agenția Națională pentru Protecția Mediului, denumită în continuare *ANPM*, este instituție publică în subordinea MMP, având responsabilitatea implementării politicilor și legislației în domeniul protecției mediului, conform Hotărârii Guvernului nr. 918/2010 privind reorganizarea și funcționarea Agenției Naționale pentru Protecția Mediului și a instituțiilor publice aflate

în subordinea acesteia, cu modificările ulterioare, respectiv în domeniul schimbărilor climatice. De asemenea, conform prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 780/2006 privind stabilirea schemei de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră, cu modificările și completările ulterioare, ANPM a fost desemnată drept autoritatea competentă pentru implementarea Directivei 2008/101/CE privind includerea activităților de aviație în schema de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră (EU ETS), pe lângă alte responsabilități fiind și aceea de verificare și aprobare a planurilor de monitorizare și raportare a emisiilor de gaze cu efect de seră.

2.2. Legislația internațională aplicabilă în domeniul protecției mediului

În anexa nr. 1 sunt prezentate actele normative care stau la baza implementării în România a măsurilor de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră la nivel național.

2.3. Companii aeriene și aeroporturi din România

Lista operatorilor aerieni români și a aeroporturilor din România se găsește pe pagina de internet a AACR, respectiv www.caa.ro

2.4. Statistici și prognoze cu privire la traficul aerian

2.4.1. Date statistice

Traficul aerian în spațiul aerian național a crescut de peste 5 ori în perioada 1990—2010, astfel cum este prezentat în tabelul*) de mai jos:

	Ianuarie	Februarie	Martie	Aprilie	Mai	Iunie	Iulie	August	Septembrie	Octombrie	Noiembrie	Decembrie	TOTAL
1990	2534	2800	3680	4622	4881	5623	8501	7726	11323	12659	8673	8827	81849
1991	3547	5584	6718	7290	5906	9169	8965	8528	7810	6911	6083	3820	80331
1992	9330	8197	8567	10523	14184	16182	17409	18552	15698	13468	9141	8827	150078
1993	8322	7454	8538	11325	15691	22367	33385	22023	17852	15426	10962	10971	184316
1994	11255	10422	12951	14993	18026	20006	25511	25071	21080	18722	12805	12142	202984
1995	11491	10812	12851	15650	19662	22735	26627	25871	24067	21499	14093	12766	218124
1996	12193	11741	13734	16093	21404	23531	27814	27855	23057	21308	15314	14687	228731
1997	13866	12981	16314	17952	22492	24331	28061	28920	24008	22071	16275	15335	242606
1998	14598	13242	15544	17332	21516	24231	28596	29744	25260	23771	16672	15912	246418
1999	15560	14519	18876	27394	36024	40509	46657	47037	40856	36552	26648	25486	376118
2000	23883	18166	20293	22229	26270	28497	32494	32358	29321	27156	20380	18901	299948
2001	18459	19450	20210	22470	26040	29144	33470	34136	31188	26373	18496	17445	296881
2002	17447	16809	20668	22028	27465	30226	34349	34711	31292	28498	20859	19363	303715
2003	19466	18034	19918	20967	25854	30320	36413	38134	34965	32070	24734	22505	323380
2004	22357	21533	24295	26409	32336	35103	41545	41461	37131	34608	27222	26310	370310
2005	26183	23715	28062	29374	35702	39833	46398	45350	41092	38461	29016	27263	410449
2006	27834	24365	28699	31329	36203	40585	46173	45825	40865	36277	29254	28312	415721
2007	28644	25255	30197	30935	36703	43213	47323	47459	42619	37832	31737	30049	431966
2008	29744	28452	31820	32862	39237	43964	48242	47653	43309	38650	31094	28891	443918
2009	28473	25891	30649	32529	37370	42785	48832	46794	40846	37462	30922	29247	431800
2010	31325	28714	32387	30257	40823	46281	52396	51324	45401	42228	33822	31629	466587

Traficul de pasageri și mișcările comerciale de aeronave au înregistrat creșteri semnificative în perioada 2005—2010, astfel cum este prezentat în tabelul*) de mai jos:

Aeroportul	Pasageri					
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Otopeni	2972799	3497938	4937683	5063555	4480765	4802510
Băneasa	380474	672923	968084	1724633	1974337	1881509
Constanța	110901	71236	42331	60477	68690	74587
Timișoara	316752	661417	859329	886083	991737	1136064
Arad	4256	9690	28719	78047	44743	8359
Bacău	36261	40601	112854	116492	195772	240735
Baia Mare	7657	4917	14447	22307	23818	19020
Caransebeș	16	0	0	0	0	0
Cluj-Napoca	235047	244466	390521	752181	834400	1028907
Craiova	225	765	5133	12988	15130	23629
Iași	41960	70592	126334	144043	148538	159615
Oradea	28474	26892	35822	38843	41692	36477
Satu Mare	4386	8139	6545	7289	11101	18859
Sibiu	45494	63618	105654	141032	148527	198753
Suceava	7734	12766	20728	23398	32561	34437
Târgu Mureș	12408	46882	156929	69945	84062	74353
Tulcea	204	626	899	788	854	427
Tuzla				3878	4211	15062
TOTAL:	4205048	5433468	7812012	9145979	9100938	9753303

*) Tabelele sunt reproduse în facsimil.

Aeroportul	Mișcări aeronave					
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Otopeni	49593	55056	67372	69916	69692	71481
Băneasa	10207	12564	14160	22792	26855	22958
Constanța	1507	1273	1152	1644	1885	10312
Timișoara	22787	24816	25326	24520	24713	25830
Arad	1321	1675	2532	3376	2852	1881
Bacău	1877	2226	3440	2524	3725	3566
Baia Mare	747	395	591	843	1108	585
Caransebeș	10	0	0	0	0	0
Cluj-Napoca	9563	8904	9215	12025	13212	16273
Craiova	260	663	983	2103	1846	3394
Iași	1796	2377	3442	3860	4961	4755
Oradea	1734	2000	2172	1948	1822	5716
Satu Mare	428	763	596	478	482	690
Sibiu	3500	3818	5014	5995	6419	6077
Suceava	495	801	1092	1036	1654	1556
Târgu Mureș	1345	1584	2625	1946	1900	1702
Tulcea	64	88	200	138	132	129
Tuzla				2162	3350	1884
TOTAL:	107234	119003	139912	157306	166608	178789

O analiză la nivelul Societății Comerciale Compania Națională de Transporturi Aeriene Române — TAROM — S.A. (TAROM) arată și modul în care consumul de combustibil a evoluat în perioada 2005—2008:

Consumul de combustibil kf/flota 2005—2008

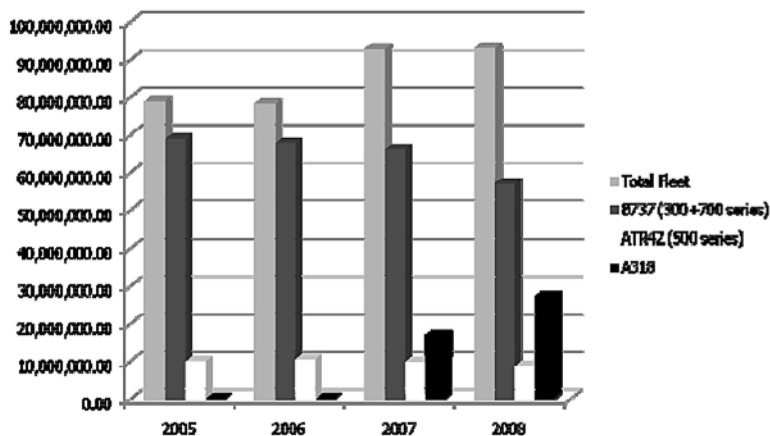


Figura nr. 1*). Consumul de combustibil, TAROM 2005—2008

2.4.2. Prognoze

Prognozele emise de Organizația Europeană pentru Siguranța Traficului Aerian (EUROCONTROL) estimează pentru România o creștere a traficului pentru anul 2011 de 5,2%. De asemenea, prognozele pe termen lung emise de EUROCONTROL (2010—2030) prevăd o creștere medie anuală a traficului în spațiul aerian al României de 5—6%.

În graficul de mai jos sunt prevăzute creșterile prognozate la nivelul Europei pe termen mediu, respectiv perioada 2010—2017, spațiul est-european înregistrând creșteri semnificative peste media europeană (2,2—3,5%/an).

*) Figura nr. 1 este reprodusă în facsimil.

Se estimează de asemenea că prin introducerea aviației în schema de comerț cu emisii (ETS), începând cu anul 2012, creșterea traficului va înregistra o reducere de aproximativ 0,3%.

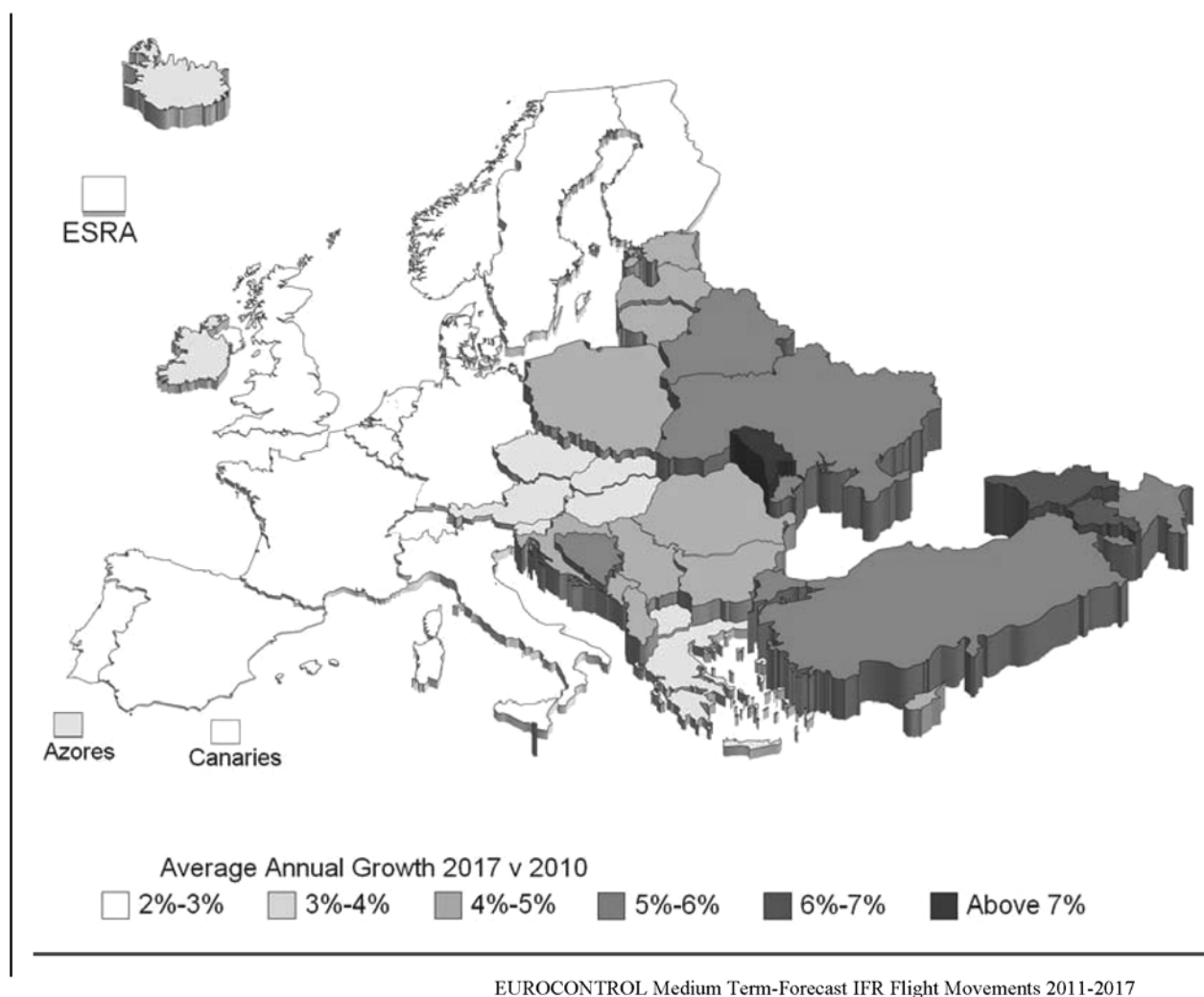


Figura nr. 2*). Estimări ale creșterilor traficului aerian în Europa

*) Figura nr. 2 este reprodusă în facsimil.

CAPITOLUL 3

Activități întreprinse de către sectorul aviației civile din România pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră

3.1. Prevederi generale

La nivel mondial, sectorul aviației contribuie în mod semnificativ la schimbările climatice, fiind sectorul din domeniul transporturilor care înregistrează cea mai rapidă dezvoltare, tendința pentru următorii ani fiind una de creștere considerabilă.

Un raport al Agenției Europene de Mediu (AEM) din anul 2010 evidențiază faptul că emisiile de gaze cu efect de seră din aviația civilă internă la nivelul celor 32 de state membre ale AEM au crescut de la 19,19 milioane tone CO₂ la 29,65 milioane tone CO₂, între 1990 și 2007. Luând în considerare numărul de kilometri parcurși în zborurile efectuate, aviația civilă rămâne în continuare modalitatea de transport cu cea mai considerabilă creștere din tot sectorul transporturilor: 48% între anul 1997 și 2007.

Măsurile ce pot fi întreprinse la nivel global pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră au fost identificate de către Grupul de lucru privind reducerea emisiilor de CO₂ în sectorul

aviație, constituit la nivelul OACI. Grupul de lucru a fost format în anul 2007 și a avut ca temă analiza impactului activităților de aviație civilă asupra schimbărilor climatice. În urma studiului au fost identificate următoarele domenii în care se poate acționa pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, și anume:

a) economic — măsuri de piață „Market Based Measures” (EU ETS, taxe, offset/compensare emisii);

b) operațional (reducerea utilizării unităților auxiliare de putere — APU, proceduri de zbor eficiente, măsuri pentru reducerea greutateii aeronavelor, proceduri de mișcare aeronava la sol — „one engine taxi in&out” etc.);

c) tehnologic (incluzând înnoiri de flotă, combustibili alternativi, tehnologii și echipamente eficiente care vor fi dezvoltate prin programul Clean Sky etc.);

d) ATM și infrastructură (incluzând proiectele SES/SESAR, NextGen, RVSM în spațiul aerian al Federației Ruse etc.);

e) legislativ.

În urma analizelor la nivel internațional ale IATA, s-a estimat că influența acestor măsuri s-ar cuantifica prin reduceri ale emisiilor de CO₂ până în anul 2020 după cum urmează: înnoirea flotei companiilor aeriene — 21%; operațional — 3%, ATM și infrastructură — 4%; tehnologic — 6%. Având în vedere

angajamentul ca începând cu 2020 emisiile de CO₂ să fie plafonate și să înceapă un proces de reducere masivă a acestora prin utilizarea noilor tehnologii, astfel încât în anul 2050 volumul emisiilor să reprezinte 50% din volumul emisiilor la nivelul anului 2005, IATA anticipează că în perioada 2020—2025 companiile aeriene vor avea nevoie să achiziționeze din piață aproximativ 90 milioane tone CO₂, reprezentând costuri suplimentare de 7 miliarde USD/an.

3.2. Implementarea legislației comunitare în România

Directiva Parlamentului European și a Consiliului 2003/87/CE din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului și Directiva 2004/101/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 octombrie 2004 de modificare a Directivei 2003/87/CE de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității, în temeiul mecanismelor bazate pe proiectul din Protocolul de la Kyoto, au fost transpuse în totalitate în legislația națională prin Hotărârea Guvernului nr. 780/2006 privind stabilirea schemei de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră, cu modificările și completările ulterioare.

Hotărârea Guvernului nr. 780/2006, cu modificările și completările ulterioare, conține prevederi referitoare la schema de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră, iar aspectele tehnice privind implementarea schemei au fost cuprinse în cadrul actelor normative subsecvente elaborate și adoptate de autoritatea publică centrală pentru protecția mediului și de autoritatea publică centrală pentru economie.

În ceea ce privește combustibilii alternativi, conform directivelor europene (Directiva 2009/28/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile, de modificare și ulterior de abrogare a Directivelor 2001/77/CE și 2003/30/CE, transpusă prin Hotărârea Guvernului nr. 1.844/2005 privind promovarea utilizării biocarburanților și a altor carburanți regenerabili în transport, cu modificările și completările ulterioare) care încurajează utilizarea și producerea combustibililor alternativi, România a demarat acțiuni cu privire la analizarea posibilităților de producere și utilizare a combustibililor alternativi. De exemplu, compania TAROM a realizat întâlniri cu organizații implicate în producerea/utilizarea combustibililor alternativi. Soluția identificată de TAROM, prin intermediul AIRBUS, a fost camelina, respectiv obținerea de biocombustibili din camelină utilizând tot lanțul acestui procedeu, de la fermier la rafinărie și până la alimentarea aeronavei.

3.3. Acțiunile/proiectele inițiate și/sau implementate până în prezent în România

Pornind de la studiile și analizele prezentate la pct. 3.1, activitățile realizate până în prezent în România în scopul reducerii emisiilor de CO₂ din activități de aviație au fost axate pe partea de operațiuni, ATM și infrastructură, prin realizarea unor proiecte specifice în colaborare cu diverse organizații/instituții/companii.

Câteva din aceste acțiuni sunt prezentate mai jos:

a) „Save one minute initiative” — proiect întreprins de ROMATSA ce include măsuri în vederea reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră:

Măsuri realizate în cadrul proiectului:

- identificarea oportunităților operaționale de a minimiza timpul de zbor și reducerea consumului de combustibil;
- acordarea de către unitățile de control al traficului aerian operatorilor aerieni a aprobării unor rute directe;
- alocarea nivelului de zbor optim;
- furnizarea de prognoze meteo cât mai reale.

b) „Basic Continuous Descent”/B-CDA Project

Acest proiect reprezintă inițierea de către Compania Națională „Aeroporturi București” — S.A. — punct de lucru Aeroportul Internațional „Henri Coandă” — a procesului de reducere a impactului zgomotului aeroportuar și implicit a combustibilului consumat și a noxelor generate de aeronave în secvența de aterizare, prin identificarea metodologiei de implementare a acestei proceduri (CDA-Guidelines). Proiect derulat prin colaborarea dintre TAROM, ROMATSA și AACR în perioada 2003—2005, fiind finanțat de EUROCONTROL;

c) „Airport Local Air Quality Studies”

Acest proiect reprezintă inițierea de către Compania Națională „Aeroporturi București” — S.A. — punct de lucru Aeroportul Internațional „Henri Coandă” — a procesului de identificare a impactului traficului aerian, respectiv rutier asupra calității aerului, constituirea cu ajutorul unui software dedicat a unei baze de date privind atmosfera. Proiectul s-a derulat cu colaborarea dintre Compania Națională „Aeroporturi București” — S.A., Societatea Comercială „Est Consult” — S.A. și ENV-ISA (Franța) în anul 2005, fiind finanțat de EUROCONTROL;

d) „Environmentally Responsible Air Transport”/ERAT Project

— proiect european care are ca obiectiv reducerea impactului de mediu al traficului aerian asupra vecinătății aeroportuare prin dezvoltarea și integrarea într-un concept unitar a procesului de operare aeriană;

— proiectul, cofinanțat de UE, se derulează până în anul 2011 cu participarea în parteneriat a Companiei Naționale „Aeroporturi București” — S.A. — punct de lucru Aeroportul Internațional „Henri Coandă”, alături de To70 — Aviation & Environment — integrator și manager de proiect, Eurocontrol Experimental Centre, Airbus France, National Aerospace Laboratory, Deutsche Lufthansa, National Air Traffic Services, SNECMA, Deutsche Zentrum für Luft und Raumfahrt, Luftfahrtverket, ENV-ISA.

e) „Continuous Descent Approach” (CDA) Project

Acest proiect reprezintă continuarea proiectelor de „optimizare a traiectoriei de aterizare”, primul proiect fiind inițiat în perioada 2003—2005 B-CDA (Basic Continuous Descent Approach) împreună cu EUROCONTROL.

Proiect european, inițiat de TAROM și AIRBUS, în care accentul se pune pe optimizarea traiectoriei de aterizare continuă. Partenerii locali ai TAROM în acest proiect sunt: ROMATSA, AACR, TAROM și Compania Națională „Aeroporturi București” — S.A. — punct de lucru Aeroportul Internațional „Henri Coandă”.

f) „Direct To” — proiect ce implică introducerea de rute mai scurte și zboruri directe prin Regiunea de informare a zborurilor (FIR) București.

În cadrul acțiunilor programului de îmbunătățire a eficienței zborurilor, ROMATSA a dezvoltat acest proiect care contribuie la acest proces prin măsuri operaționale, oferind utilizatorilor rute mai scurte și zboruri directe în FIR București.

g) Implementarea Programului de eficientizare a consumului de combustibil la compania TAROM

Scopul programului este eficientizarea consumului de combustibil și constă în identificarea ariilor în care se pot efectua economii de combustibil, astfel încât să se reducă cantitatea de emisii produsă de aeronavele companiei TAROM.

Măsurile din cadrul programului sunt reprezentate de aplicarea unor proceduri privind „fuel efficiency”:

- decolarea cu metoda FLEX/Assumed Temp/Derate pentru protecția motoarelor și un consum cât mai scăzut pe termen lung;
- decolarea cu flaps minim;

- accelerarea la viteza mai economică de „enroute climb”, acolo unde este posibil sub nivel 100;
- folosirea unei plaje de Cost Index care să asigure respectarea programului de zbor, dar și un consum minim de combustibil;
- folosirea nivelului optim de croazieră;
- continuous descent approach;
- aterizarea cu flaps minim acolo unde este posibil;
- folosirea reversoarelor la poziția „idle” (minim) la majoritatea aterizărilor;
- single engine taxi;
- optimizarea folosirii APU;
- reducerea greutateii avioanelor prin limitarea numărului de reviste, ziare, catering etc.;
- încărcarea aeronavelor în așa fel încât poziția centrului de greutate în zbor să fie cât mai în spate, asigurând astfel un consum minim de combustibil;
- optimizarea fiecărui plan de zbor în parte, în funcție de condițiile din ziua respectivă;
- transmiterea planurilor de zbor cât mai aproape de ora decolării;
- folosirea a 3 valori ale Cost Indexului în funcție de durata cursei și de vânt, rezultând un număr de zboruri mai economice, bazate pe condițiile din ziua respectivă;
- implementarea unui software de flight planning performant;
- h) Aplicarea dispozitivelor de tip Winglet pentru avioanele de tip Boeing 737—700 ale flotei TAROM.

CAPITOLUL 4

Planul național de acțiune privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în domeniul aviației civile pentru perioada 2011—2020

4.1. Prezentare generală

4.1.1. Obiective

Planul național de acțiune privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în domeniul aviației civile pentru perioada 2011—2020, denumit în continuare *plan național de acțiune*, are drept obiective:

- a) îndeplinirea obiectivelor ce le revin operatorilor de aeronave prin participarea la schema EU ETS;
- b) îmbunătățirea eficienței utilizării combustibilului de aviație cu cel puțin 2%/an;
- c) îndeplinirea angajamentului strategic asumat de UE de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră cu cel puțin 20% până în anul 2020, față de nivelul emisiilor din anul 1990, până la încheierea unui acord la nivel internațional pentru perioada post — 2012;
- d) informarea operatorilor de aeronave cu privire la noile tehnologii promovate la nivel internațional;
- e) plafonarea emisiilor de CO₂ din activitățile din sectorul aviației civile începând cu 2020.

4.1.2. Acțiunile ce urmează a fi întreprinse pentru atingerea țintelor propuse sunt următoarele:

- a) acțiuni la nivel legislativ și interinstituțional;
- b) acțiuni la nivel economic;
- c) acțiuni la nivel operațional;
- d) acțiuni la nivel tehnologic;
- e) acțiuni la nivel ATM/infrastructură;
- f) alte acțiuni.

Descrierea amănunțită a acțiunilor ce urmează a fi întreprinse în vederea atingerii obiectivelor menționate la pct. 4.1.1 este prezentată în anexa nr. 2.

4.1.3. Instituții responsabile

Instituțiile responsabile cu implementarea planului de acțiune: MTI, MMP și autoritățile din subordine, operatorii aerieni, administrațiile aeroportuare, institutele de cercetare, în funcție de acțiunile propuse.

4.1.4. Resurse necesare pentru implementarea acțiunilor propuse

În funcție de acțiunile prevăzute în plan au fost identificate următoarele aspecte:

a) resurse umane — personalul din compartimentele de specialitate ale instituțiilor responsabile cu implementarea planului de acțiune;

b) resurse financiare — resursele financiare necesare pentru implementarea planului de acțiune se vor constitui din: surse proprii ale agenților economici implicați, fonduri obținute prin programe ale UE sau Băncii Mondiale, alte fonduri ce ar putea fi accesate în funcție de programele disponibile pentru acest domeniu.

4.2. Evaluarea acțiunilor

4.2.1. Operatorii aerieni români, deținători de licență de transport aerian, administrațiile aeroportuare, ROMATSA și AACR prezintă anual către MTI un raport conținând descrierea proiectelor și măsurilor implementate sau în curs de implementare în conformitate cu acțiunile prevăzute în anexa nr. 2.

Termen de raportare: până la data de 31 martie a fiecărui an, pentru anul precedent; prima raportare: 31 martie 2012 (pentru activitățile aferente anului 2011).

Raportările vor conține o descriere a proiectelor/măsurilor implementate/în curs de implementare și o evaluare a efectelor acestora din punctul de vedere al eficientizării consumului de combustibil și al reducerii emisiilor de CO₂.

Raportările vor conține, de asemenea, următoarele date statistice globale aferente activității de transport aerian din anul calendaristic monitorizat: tone-kilometru (date calculate în conformitate cu liniile directe conținute în Decizia 2007/589/CE a Comisiei din 18 iulie 2007 de stabilire a unor orientări privind monitorizarea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră în conformitate cu Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului, cu modificările ulterioare) și cantitatea și tipul de combustibil utilizat (în tone). MTI asigură confidențialitatea datelor și informațiilor furnizate de operatori.

4.2.2. MTI poate solicita ANPM să transmită datele privind emisiile totale de CO₂ și datele agregate privind diferitele tipuri de combustibil utilizate de operatorii aerieni români de aeronave care intră sub incidența anexei nr. 1 a Directivei 2008/101/CE, cu respectarea confidențialității datelor și informațiilor furnizate de operatori. Transmiterea acestor date va face obiectul unui protocol încheiat între cele două instituții.

4.2.3. Pe baza datelor primite în conformitate cu subpct. 4.2.1. și 4.2.2., MTI elaborează raportul anual privind acțiunile pentru eficientizarea consumului de combustibil de aviație și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră datorate activităților de aviație civilă. Primul raport va fi elaborat în 2012 pentru acțiunile întreprinse în anul 2011.

4.3. Actualizarea planului de acțiune

Planul național de acțiune va fi un instrument dinamic ce va fi actualizat periodic pentru a putea facilita deciziile privind politicile și măsurile în domeniul aviației civile, astfel încât acesta să se adapteze la evoluția economică a României și a obiectivelor stabilite la nivel european în domeniul reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră. Actualizarea planului de acțiune se va efectua prin ordin comun al MTI și MMP.

CAPITOLUL 5

Raportarea progreselor acțiunilor înregistrate în implementarea planului național de acțiune

Prima raportare către OACI cu privire la progresele realizate de către România va fi făcută la 2 ani de la aprobarea planului național de acțiune, după care progresele vor fi raportate anual în baza unui format stabilit ulterior de către OACI.

Raportările periodice către OACI se vor face de către MTI prin Direcția generală aviație civilă, cu sprijinul celorlalte autorități și unități cu responsabilități în acest domeniu.

CAPITOLUL 6

Anexe la planul național de acțiune

6.1. Anexa nr. 1 — Legislația în domeniul protecției mediului face parte integrantă din prezentul plan național de acțiune.

6.2. Anexa nr. 2 — Descrierea acțiunilor care fac obiectul Planului național de acțiune privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în domeniul aviației civile pentru perioada 2011—2020 face parte integrantă din prezentul plan național de acțiune.

ANEXA Nr. 1

la planul național de acțiune

Legislație în domeniul protecției mediului**I. Tratatе internaționale**

1. Convenția privind aviația civilă internațională, încheiată la Chicago, la 7 decembrie 1944, denumită în continuare *Convenția de la Chicago*, ratificată de România prin Decretul nr. 194/1965, publicat în Buletinul Oficial nr. 14 din 29 aprilie 1965

În calitate de stat contractant la Convenția de la Chicago, România are obligația de a aplica și respecta atât prevederile convenției, cât și standardele prevăzute în anexele la aceasta.

Directiva 2002/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 martie 2002 privind stabilirea normelor și a procedurilor cu privire la introducerea restricțiilor de exploatare referitoare la zgomot pe aeroporturile comunitare, Directiva 2006/93/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 privind reglementarea exploatarea avioanelor care intră sub incidența părții a II-a, capitolul 3, volumul 1 din anexa 16 la Convenție privind aviația civilă internațională, a doua ediție (1988) și Directiva 89/629/CEE a Consiliului din 4 decembrie 1989 privind limitarea emisiilor sonore produse de avioanele civile subsonice cu reacție, au fost transpuse în legislația națională prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 1.261/2007 pentru aprobarea Reglementării aeronautice civile române RACR — PM „Protecția mediului”, ediția 3/2007, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 847 din 10 decembrie 2007.

2. Protocolul de la Kyoto la Convenția-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice, adoptat la 11 decembrie 1997, ratificat prin Legea nr. 3/2001

România a semnat Protocolul de la Kyoto în 1999. Valoarea angajamentului de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră adoptat de România este de 8% față de anul de bază 1989. Protocolul de la Kyoto a intrat în vigoare la nivel internațional la data de 16 februarie 2005.

Protocolul prevede, de asemenea, posibilitatea utilizării voluntare a celor 3 mecanisme flexibile: implementare în comun (*JI*), mecanismul de dezvoltare curată (*CDM*) și comercializarea internațională a emisiilor (*IET*).

3. Convenția-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice, ratificată prin Legea nr. 24/1994

Această convenție stabilește cadrul general al acțiunilor interguvernamentale de răspuns la provocarea reprezentată de schimbările climatice și are ca obiectiv principal realizarea stabilizării concentrațiilor de gaze cu efect de seră în atmosferă la un nivel care să prevină perturbarea antropică periculoasă a sistemului climatic.

II. Legislație europeană**1. Schema 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 emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului, transpusă în legislația națională prin Hotărârea Guvernului nr. 780/2006 privind stabilirea schemei de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră, cu modificările și completările ulterioare;

• Decizia Comisiei 2007/589/CE a Comisiei din 18 iulie 2007 de stabilire a unor orientări privind monitorizarea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră în conformitate cu Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului, modificată prin Decizia 2009/339/CE a Comisiei din 16 aprilie 2009 de modificare a Deciziei 2007/589/CE cu privire la includerea orientărilor privind monitorizarea și raportarea emisiilor și datelor tonă-kilometru pentru activitățile de aviație;

• Regulamentul (UE) nr. 1031/2010 al Comisiei din 12 noiembrie 2010 privind calendarul, administrarea și alte aspecte ale licitării certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în temeiul Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a unui sistem de comercializare a certificatelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității.

2. Combustibili alternativi

• Directiva 2009/28/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile, de modificare și ulterior de abrogare a directivelor 2001/77/CE și 2003/30/CE;

• Directiva 2001/77/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 septembrie 2001 privind promovarea electricității produse din surse de energie regenerabile pe piața internă a electricității, transpusă prin Hotărârea Guvernului nr. 443/2003 privind promovarea producției de energie electrică din surse regenerabile de energie, cu modificările ulterioare;

• Directiva 2003/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 8 mai 2003 de promovare a utilizării biocombustibililor și a altor combustibili regenerabili pentru transport, transpusă prin Hotărârea Guvernului nr. 1.844/2005 privind promovarea utilizării biocarburanților și a altor carburanți regenerabili pentru transport, cu modificările și completările ulterioare;

• Decizia 2009/548/CE a Comisiei din 30 iunie 2009 de stabilire a unui model pentru planurile naționale de acțiune în domeniul energiei din surse regenerabile în temeiul Directivei 2009/28/CE a Parlamentului European și a Consiliului. România, prin Ministerul Economiei, Comerțului și Mediului de Afaceri, a realizat acest plan ce poate fi accesat pe pagina de internet www.minind.ro

DESCRIEREA ACȚIUNILOR
care fac obiectul Planului național de acțiune privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră
în domeniul aviației civile pentru perioada 2011—2020

1. Acțiuni la nivel legislativ și interinstituțional

1.1. Adoptarea reglementărilor/legislației internaționale în domeniul reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră
Relevanța includerii acțiunii: În funcție de evoluția reglementărilor specifice la nivel internațional, inclusiv european, va fi nevoie de actualizarea legislației naționale.
Detalierea lipsurilor existente: Nu este cazul.
Descrierea acțiunii: transpunerea și implementarea pe plan național a legislației internaționale, inclusiv europene, din domeniu.
Instituțiile responsabile cu implementarea acțiunii: MMP, MTI, cu ajutorul celorlalte autorități și unități cu responsabilități în acest domeniu.
Termenul de implementare a acțiunii: continuu
Resurse necesare pentru implementare: Nu este cazul.
Efectele preconizate ca urmare a implementării acțiunii: alinierea la legislația internațională, inclusiv europeană.

1.2. Participarea în cadrul negocierilor din domeniul impactului aviației civile asupra mediului
1. Relevanța includerii acțiunii: Trebuie avute în vedere următoarele aspecte: — Ultima reuniune a Adunării Generale a OACI a adoptat Rezoluția A37—19 privind schimbările climatice. Această rezoluție creează cadrul pentru un acord global de măsuri de piață, așa-numitele „Market-Based Measures”/MBM (în aceste măsuri de piață este inclus și mecanismul EU ETS). De aceea este important ca acțiunile de negociere ce au fost purtate până acum să fie derulate și pe viitor pentru susținerea intereselor naționale la nivel european și internațional. — Protocolul de la Kyoto reprezintă doar un prim pas în rezolvarea problemelor legate de schimbările climatice.
2. Detalierea lipsurilor existente: Trebuie luate în considerare o serie de aspecte prioritare importante privind participarea României la activitățile post-2012, ținând seama de abordarea UE: • angajamentele de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră post-2012; • politicile și măsurile pe termen lung de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră, inclusiv inovația tehnologică; • repartizarea pe sectoare a angajamentelor de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră post-2012 în interiorul UE; • integrarea aspectelor privind schimbările climatice în investițiile pe termen lung în domeniul transporturilor/aviației, cât și pe sectorul surselor regenerabile de energie — combustibili alternativi.
3. Descrierea acțiunii: — participarea reprezentanților MTI, MMP și ANPM la reuniunile organizate la nivelul structurilor din cadrul UE, la grupurile de lucru ale Comisiei Europene, Consiliului Europei etc., unde se discută aspecte privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din activitățile de aviație, prin implementarea schemei EU ETS, precum și în cadrul negocierilor internaționale în domeniul schimbărilor climatice; — întocmirea de studii referitoare la proiecțiile emisiilor de gaze cu efect de seră în domeniul aviației civile și la consecințele angajamentelor viitoare asupra economiei românești. MTI, cu asistență tehnică din partea MMP și ANPM, va elabora scenarii pe termen mediu și lung de dezvoltare a transportului aerian la nivel național și de reducere a emisiilor GES aferente, pentru a fundamenta deciziile referitoare la viitoarele angajamente.
4. Instituțiile responsabile cu implementarea acțiunii: MTI, MMP
5. Termenul de implementare a acțiunii: 2012—2020
6. Resurse necesare pentru implementare: În cazul participării ministerelor de resort la diverse reuniuni, ministerele de resort vor continua negocierea acțiunilor și a termenelor de implementare a acestora pentru sectorul aviației civile cu consultarea/colaborarea MTI. La nivelul acestor ministere se vor organiza colective specializate în domeniul schimbărilor climatice.
7. Efectele preconizate ca urmare a implementării acțiunii: România va avea o poziție ce îi va permite să se asigure că viitoarele angajamente privind reducerea emisiilor de GES în sectorul aviației civile reflectă prioritățile naționale, economice, cât și o dezvoltare durabilă.

2. Acțiuni la nivel economic

2.1. Implementarea schemei EU ETS
1. Relevanța includerii acțiunii: Directiva 2008/101/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 de modificare a Directivei 2003/87/CE pentru a include activitățile de aviație în sistemul de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității, transpusă prin Hotărârea Guvernului nr. 780/2006 privind stabilirea schemei de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră, cu modificările și completările ulterioare

2. Detalierea lipsurilor existente: completarea resursei umane existente la nivelul ANPM, care are în atribuții asigurarea implementării Directivei 2008/101/CE
3. Descrierea acțiunii: 3.1. Schema de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră este un instrument bazat pe principiul limitare/tranzacționare, iar participarea operatorilor de aeronave care desfășoară activități de aviație reglementate de Directiva 2008/101/CE implică respectarea anumitor obligații conform reglementărilor comunitare: a) operatorii de aeronave au obligația să monitorizeze și să raporteze emisiile de gaze cu efect de seră în conformitate cu prevederile Deciziei 2007/589/CE a Comisiei din 18 iulie 2007 de stabilire a unor orientări privind monitorizarea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră în conformitate cu Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului, cu modificările și completările ulterioare, și ale planurilor de monitorizare a emisiilor, aprobate de ANPM; b) operatorii de aeronave au obligația de a depune, până la data de 31 martie a fiecărui an, raportul de monitorizare întocmit pentru anul calendaristic anterior, verificat de un verficator acreditat; c) operatorii de aeronave au obligația de a restitui, până la data de 30 aprilie a fiecărui an, un număr de certificate de emisii de gaze cu efect de seră egal cu cantitatea totală de emisii de gaze cu efect de seră generate în anul calendaristic anterior. ANPM are competența privind verificarea și aprobarea planurilor de monitorizare și raportare a emisiilor, întocmite de operatorii de aeronave și verificate de organisme de verificare acreditate la nivel național. La sfârșitul unui an calendaristic, operatorii de aeronave se pot afla în următoarele situații: — emit sub limita plafonului alocat, deci sunt în măsură să decidă cu privire la comercializarea unui număr de certificate de emisii de gaze cu efect de seră disponibil; în această situație se pot regăsi operatorii de aeronave care investesc în aeronave eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil, utilizează aeronave cu capacitate corespunzătoare cererilor de încărcare și rute de zbor optime; — emit peste limita plafonului alocat — situație în care trebuie să achiziționeze certificate de emisii de gaze cu efect de seră de pe piață pentru a-și respecta obligația de returnare a certificatelor în registru. În această situație se pot regăsi operatorii de aeronave care operează pe distanțe scurte, utilizează aeronave cu o vechime mai mare sau transportă mai puțini pasageri sau marfă. Aceștia sunt afectați mai mult de includerea în schema EU ETS, față de operatorii cu un grad mai ridicat de eficacitate având în vedere costurile carburantului utilizat; — emit în limita plafonului alocat. 3.2. Pentru implementarea eficientă a Directivei 2008/101/CE sunt necesare: — creșterea și îmbunătățirea capacității instituționale la nivelul ANPM, asigurarea participării reprezentanților ANPM la sesiuni de instruire în domeniu, seminare, conferințe internaționale, programe și proiecte; — intensificarea acțiunilor de conștientizare și diseminare a informației către operatorii de aeronave, prin organizarea de seminare sau alte metode de informare, cu privire la implementarea schemei EU ETS, alocarea certificatelor de emisii, participarea la licitarea certificatelor, avantajele implementării măsurilor de eficientizare a consumului de carburanți sau a comercializării certificatelor neutilizate, participarea la cercetarea privind reducerea impactului asupra climei prin reducerea de CO ₂ , respectiv eficientizare consum combustibil etc.
4. Instituțiile responsabile cu implementarea acțiunii: Autoritatea centrală pentru protecția mediului, ANPM, operatorii de aeronave
5. Termenul de implementare a acțiunii: 2012, 2013—2020
6. Resurse necesare pentru implementare: fonduri de la bugetul de stat, programe europene
7. Efectele preconizate ca urmare a implementării acțiunii: Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, conform angajamentului UE, în medie cu 20% până în anul 2020 și cu 50% până în anul 2050 (față de anul 1990), plafonarea emisiilor de CO ₂ din activitățile de aviație începând cu 2020

3. Acțiuni la nivel operațional

3.1. Implementarea unor măsuri la nivelul managementului activităților aeroportuare pentru reducerea emisiilor de CO₂
1. Relevanța includerii acțiunii: Consiliul Internațional al Aeroporturilor (A/C) estimează că 5% din emisiile de CO ₂ rezultate din activitățile de aviație se datorează activităților aeroportuare.
2. Detalierea lipsurilor existente:
3. Descrierea acțiunii: a) implementarea conceptului A-CDM [(Airport Collaborative Decision Making (luarea unor decizii comune prin colaborare) pe toate aeroporturile cu trafic semnificativ pentru România (peste un milion de pasageri/an sau peste 25.000 de mișcări de aeronave/an)]; b) intrarea Aeroportului „Henri Coandă” București în proiectul Airport Carbon Accreditation, lansat de ACI, și certificarea acestuia cel puțin până la nivelul „reduction”, până în 2015.
4. Instituțiile responsabile cu implementarea acțiunii: administrațiile aeroporturilor cu peste un milion de pasageri/an sau 25.000 de mișcări de aeronave/an
5. Termenul de implementare a acțiunii: 2011—2016
6. Resurse necesare pentru implementare: Surse proprii, posibilități de obținere de fonduri prin programele UE
7. Efectele preconizate ca urmare a implementării acțiunii: Decongestionarea traficului în aeroport, reducerea emisiilor de NO _x , CO ₂ VOC/COV (compuși organici volatili) și, implicit, reducerea efectului asupra stratului de ozon O ₃ și a zgomotului

3.2. Continuarea promovării unor practici și proceduri la nivel operațional cu impact asupra reducerii consumului de combustibil

1. Relevanța includerii acțiunii: necesitatea eficientizării consumului de combustibil prin proceduri la nivel operațional
2. Descrierea acțiunii: Utilizarea celor mai bune practici și proceduri în operațiunile la sol pentru reducerea consumului de combustibil: — folosirea unei plaje de Cost Index care să asigure respectarea programului de zbor, dar și un consum minim de combustibil; — „single engine taxi”; — optimizarea folosirii unităților auxiliare de putere (APU); — reducerea greutateii avioanelor; — încărcarea aeronavelor în așa fel încât poziția centrului de greutate în zbor să fie cât mai în spate, asigurând astfel un consum minim de combustibil; — optimizarea fiecărui plan de zbor în parte, în funcție de condițiile din ziua respectivă; — transmiterea planurilor de zbor cât mai aproape de ora decolării; — folosirea a 3 valori ale Cost Index în funcție de durata cursei și de vânt, rezultând un număr de zboruri mai economice, bazate pe condițiile din ziua respectivă; — implementarea unui software de flight planning performant/selectarea aeronavelor eficiente pentru cursele aeriene în funcție de durata de zbor și distanță. Utilizarea celor mai bune practici și proceduri în timpul zborului: — folosirea nivelului optim de croazieră; — extinderea studiilor privind impactul aplicării unor proceduri CDA (continous descent approach) pe toate aeroporturile cu trafic semnificativ; — aterizarea cu flaps minim, acolo unde este posibil; — decolarea cu metoda FLEX/Assumed Temp/Derate pentru protecția motoarelor și un consum cât mai scăzut pe termen lung; — decolarea cu flaps minim; — accelerarea la viteza mai economică de „enroute climb”, acolo unde este posibil sub nivel 100; — folosirea reversoarelor la poziția „idle” (minim) la majoritatea aterizărilor.
3. Instituțiile responsabile cu implementarea acțiunii: operatorii aerieni, aeroporturi, ROMATSA
4. Termenul de implementare a acțiunii: 2011—2020
5. Resurse necesare pentru implementare: Instruirea personalului aeronautic navigant și nenavigant cu privire la aplicarea celor mai bune practici și proceduri în cadrul operațiunilor de zbor
6. Efectele preconizate ca urmare a implementării acțiunii: La nivel internațional, în urma studiilor efectuate, se preconizează că măsurile la nivelul îmbunătățirii practicilor și procedurilor aplicabile în domeniul operațiunilor de zbor pot conduce la o reducere a emisiilor de CO ₂ până în 2020 cu până la 3%. Societatea Comercială Compania Națională de Transporturi Aeriene Române TAROM — S.A. preconizează o reducere a consumului de combustibil în medie cu 1,5% pe ora de zbor.

4. Acțiuni la nivel tehnologic

4.1. Dezvoltarea cercetării în domeniul protecției mediului în aviația civilă. Familiarizarea industriei de aviație civilă cu noile tehnologii și proceduri cu impact pe reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră
1. Relevanța includerii acțiunii: promovarea cercetării în domeniul protecției mediului în aviația civilă, informarea corectă a industriei cu privire la noile tehnologii aplicabile în domeniu
2. Detalierea lipsurilor existente: lipsa proiectelor de cercetare în domeniul protecției mediului în aviația civilă
3. Descrierea acțiunii: Promovarea posibilităților de finanțare a proiectelor de cercetare și dezvoltare având drept scop susținerea obiectivelor climatice pe termen lung. Se vor organiza seminare și ateliere de lucru având ca temă promovarea inovației și a noilor tehnologii, pentru a contribui la realizarea obiectivelor de reducere a emisiilor pe termen lung și pentru îmbunătățirea eficienței și competitivității operatorilor aerieni.
4. Instituțiile responsabile cu implementarea acțiunii: MMP, MTI/AACR, operatori aerieni, administrații aeroportuare, ROMATSA, institute de cercetare în domeniu
5. Termenul de implementare a acțiunii: 2012—2020
6. Resurse necesare pentru implementare: finanțare internă, programe europene
7. Efectele preconizate ca urmare a implementării acțiunii: încurajarea cercetării și dezvoltării în domeniul aviației civile, familiarizarea industriei de aviație cu noile tehnologii și proceduri aplicabile având ca efect reducerea impactului aviației asupra mediului, crearea premiselor pentru trecerea, după anul 2020, la un program de reducere masivă a emisiilor de CO ₂ prin utilizarea noilor tehnologii și echipamente

4.2. Promovarea utilizării biocombustibilului în sectorul aviației civile
1. Relevanța includerii acțiunii: Directiva 2009/28/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea utilizării energiei din resurse regenerabile de modificare și ulterior de abrogare a directivelor 2001/77/CE și 2003/30/CE Se estimează că începând cu 2014—2015 biocombustibilii vor putea fi utilizați în aviație.
2. Detalierea lipsurilor existente:
3. Descrierea acțiunii: Acțiunile ce urmează a fi incluse în vederea promovării utilizării biocombustibililor în aviație: — analiza posibilităților de subvenționare a producătorilor de combustibili alternativi; — alinierea României la standardele de CO ₂ pentru utilizarea combustibililor alternativi în domeniul aviației civile ce vor fi finalizate până la sfârșitul anului 2013 (OACI); — participarea în cadrul proiectelor specifice comunitare/internaționale; — identificarea unor inițiative proprii prin participarea la proiecte cu industria aviatică și promovarea oportunităților existente în România.
4. Instituțiile responsabile cu implementarea acțiunii: MECMA, conform planului național de acțiune în domeniul energiei din surse regenerabile, elaborat în temeiul Directivei 2009/28/CE (www.minind.ro), companiile aeriene
5. Termenul de implementare a acțiunii: 2012—2020
6. Resurse necesare pentru implementare: Surse de finanțare: POS Creșterea competitivității economice (CCE), POS Transport, POS Mediu
7. Efectele preconizate ca urmare a implementării acțiunii: Se estimează că începând cu 2014—2015 biocombustibilii vor putea fi utilizați în aviație. Utilizarea unui procent de maximum 6% combustibili alternativi până în anul 2020 în sectorul aviației civile va conduce la o reducere a emisiilor de CO ₂ cu 5%. Obiectivul Asociației Transportatorilor Aerieni Internaționali (IATA) este ca 10% din combustibilul utilizat în 2017 în aviație să îl reprezinte combustibilii alternativi, ceea ce ar trebui să reprezinte și obiectivul operatorilor aerieni români.

4.3. Achiziționarea/Utilizarea de aeronave mai performante din punct de vedere energetic
1. Relevanța includerii acțiunii: achiziționarea/utilizarea unor aeronave mai performante din punct de vedere energetic reprezintă unul dintre elementele-cheie ale atingerii obiectivelor UE în domeniul reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră. IATA preconizează că implementarea acestei măsuri, conform planurilor de afaceri actuale ale companiilor aeriene, poate asigura o reducere a emisiilor de CO ₂ cu 21% până în 2020.
2. Detalierea lipsurilor existente: înnoirea flotei operatorilor aerieni depinde de existența finanțării.
3. Descrierea acțiunii: implementarea de către operatorii aerieni a unor programe de înnoire a parcului de aeronave utilizate
4. Instituțiile responsabile cu implementarea acțiunii: operatorii aerieni
5. Termenul de implementare a acțiunii: în funcție de identificarea surselor de finanțare și planurile de afaceri ale operatorilor aerieni
6. Resurse necesare pentru implementare: surse proprii ale operatorilor aerieni
7. Efectele preconizate ca urmare a implementării acțiunii: reducerea semnificativă a emisiilor de CO ₂ . În contextul implementării schemei EU ETS operatorii aerieni români care își dezvoltă traficul vor evita astfel riscul apariției unor costuri suplimentare generate de necesitatea achiziționării din piață a certificatelor de emisii (datorită operării unei flote ineficiente energetic).

5. Acțiuni la nivelul ATM/infrastructură

5.1. Dezvoltarea/Modernizarea infrastructurii aeroportuare și a echipamentelor aferente pentru a permite aplicarea unor proceduri eficiente de decolare/aterizare aeronave
1. Relevanța includerii acțiunii: creșterea siguranței zborului, eficientizarea consumului de combustibil
2. Detalierea lipsurilor existente: — există aeroporturi unde calitatea și caracteristicile infrastructurii și a echipamentelor aferente nu permit eficientizarea activităților de zbor.
3. Descrierea acțiunii: — lucrări de reparații capitale și dezvoltare/modernizare la pistele de decolare/aterizare și căile de rulare de pe aeroporturile „Henri Coandă” București, Iași, Timișoara, Craiova, Oradea, Tulcea, Satu Mare, Suceava, Bacău; — finalizarea activității de implementare operațională a sistemelor ILS/DME pe toate aeroporturile din România (Suceava și Baia Mare).

4. Instituțiile responsabile cu implementarea acțiunii: ROMATSA, administrațiile aeroportuare, MTI/AACR (pentru partea de certificare a lucrărilor)
5. Termenul de implementare a acțiunii: 2011—2016
6. Resurse necesare pentru implementare: resurse proprii ale ROMATSA și ale aeroporturilor, POS Transporturi, fonduri publice
7. Efectele preconizate ca urmare a implementării acțiunii: optimizarea activității aeroportuare, îmbunătățirea calității serviciilor și a mediului, reducerea consumului de combustibil prin posibilitatea implementării unor proceduri eficiente de decolare/aterizare

5.2. Implementarea pachetului de reglementări aferente Cerului European Unic SES/SESAR

1. Relevanța includerii acțiunii: Pachetul de reglementări comunitare SES/SESAR, necesitatea atingerii obiectivelor SESAR (vezi pct. 1.2.2) și a țintelor de performanță stabilite în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 691/2010 al Comisiei din 29 iulie 2010 de stabilire a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2.096/2005 al Comisiei din 20 decembrie 2005 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație
2. Detalierea lipsurilor existente: — Nu este cazul.
3. Descrierea acțiunii: — finalizarea, până la 31 decembrie 2012, a procedurilor necesare înființării unui bloc funcțional de spațiu aerian între România și Bulgaria — DANUBE FAB; — optimizarea structurilor de spațiu aerian pentru a eficientiza activitatea de zbor în cadrul DANUBE FAB (2012+); extinderea folosirii conceptului „Direct to” în spațiul aerian național; — stabilirea țăntelor naționale de mediu pe care trebuie să le atingă furnizorul de servicii de navigație aeriană în perioada 2015—2020, pornind de la țintele stabilite la nivel european, și implementarea acestora în perioada de referință respectivă.
4. Instituțiile responsabile cu implementarea acțiunii: MTI, AACR, ROMATSA
5. Termenul de implementare a acțiunii: 2011—2020
6. Resurse necesare pentru implementare: surse proprii ROMATSA
7. Efectele preconizate ca urmare a implementării acțiunii: IATA apreciază că o implementare a unui sistem eficient de ATM, cum este și cel promovat prin pachetul SES/SESAR, poate conduce la o reducere a emisiilor de CO ₂ cu 4% până în 2020. Estimările naționale indică o reducere a timpului total de zbor în spațiul aerian al României și Bulgariei de aproximativ 7.000 de ore/an ca urmare a implementării proiectului DANUBE FAB. De asemenea, folosirea conceptului „Direct to” introduce o reducere medie de 2 minute a timpului de zbor.

5.3. Dezvoltarea unor proiecte de cooperare în domeniul ATM cu statele vecine

1. Relevanța includerii acțiunii: Implementarea unui sistem eficient de ATM este dificilă fără cooperarea cu statele vecine
2. Detalierea lipsurilor existente: Lipsa cooperării cu statele vecine în domeniul ATM poate conduce la o ineficiență a sistemului propriu ATM.
3. Descrierea acțiunii: — continuarea și dezvoltarea cooperării în cadrul mecanismului înființat prin Memorandumul de cooperare în domeniul îmbunătățirii managementului traficului aerian încheiat între România, Turcia, Bulgaria și Republica Moldova; — sprijinirea statelor vecine nemembre ale UE în înțelegerea conceptului SES/SESAR și analiza oportunităților de coordonare/cooperare a serviciilor de navigație aeriană, inclusiv prin implementarea unor acțiuni promovate în cadrul SES (optimizare structuri de spațiu, blocuri funcționale de spațiu aerian etc.).
4. Instituțiile responsabile cu implementarea acțiunii: MTI, AACR, ROMATSA
5. Termenul de implementare a acțiunii: 2011—2020
6. Resurse necesare pentru implementare: Proiectele bilaterale pot fi cofinanțate prin programe comunitare sau de către furnizorii de servicii de navigație aeriană.
7. Efectele preconizate ca urmare a implementării acțiunii: Eficientizarea ATM în spațiile aeriene vecine conduce la o extindere a oportunităților de eficientizare a activităților de zbor prestate de operatorii aeriieni, având ca impact și reducerea emisiilor de CO ₂

6. Alte acțiuni

6.1. Promovarea proiectelor internaționale și europene cu obiectiv reducerea impactului aviației asupra mediului
1. Relevanța includerii acțiunii: Participarea la proiecte internaționale și europene în domeniul reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră oferă oportunități și expertiză pentru dezvoltarea și implementarea acestora la nivel național.
2. Detalierea lipsurilor existente: —
3. Descrierea acțiunii: Participarea organizațiilor de aviație din România la proiectele cu impact pe mediu derulate la nivelul diferitelor domenii: ATM, Tehnologie, Operațiuni, Economic. Exemple de proiecte aflate în derulare: Clean Sky, SES/SESAR, CDA, A-CDM.
4. Instituțiile responsabile cu implementarea acțiunii: MTI, AACR, administrațiile aeroportuare, operatorii aerieni, ROMATSA.
5. Termenul de implementare a acțiunii: 2011—2020
6. Resurse necesare pentru implementare: Proiectele internaționale pot fi finanțate din fonduri comunitare sau de industrie.
7. Efectele preconizate ca urmare a implementării acțiunii: obținerea de informații noi, reducere impact/emisii, noi tehnologii, know-how.

6.2. Promovarea conceptului „Amprenta de Carbon” (Carbon Footprint)
1. Relevanța includerii acțiunii: <i>Amprenta de carbon</i> este cantitatea de emisii de CO ₂ produsă prin consum energetic, inclusiv de petrol; de exemplu, o cursă aeriană produce amprenta de carbon prin combustibilul pe care îl utilizează. Aceasta este măsurată în unități de dioxid de carbon (CO ₂). OACI a elaborat Calculatorul de emisii de carbon. Calculatorul de emisii de carbon elaborat de OACI permite pasagerilor să estimeze emisiile zborurilor efectuate. Este simplu de utilizat și necesită doar o cantitate limitată de informații din partea utilizatorului. Metodologia aplică cele mai bune date disponibile din industrie pentru a ține cont de diverși factori, cum ar fi tipurile de aeronave, date traseu specifice, factorii de încărcare pasageri și de mărfuri transportate. O parte din companiile de transport aerian folosesc acest instrument pentru determinarea emisiilor de CO ₂ emise pe ruta solicitată de pasager.
2. Detalierea lipsurilor existente: Nu se aplică în prezent în România.
3. Descrierea acțiunii: Acest instrument de calculare a emisiilor de CO ₂ poate fi utilizat de pasageri pentru a afla cantitatea de CO ₂ ce se emite pentru un zbor pe ruta dorită. Informația este necesară pentru ca pasagerul respectiv să își poată compensa cantitatea de CO ₂ emisă datorită zborului respectiv. Companiile aeriene vor dezvolta proiecte de carbon offset (compensare emisii de CO ₂) prin care, cerând pasagerilor să participe la ele, pot cere o taxă suplimentară la bilet, o participare voluntară etc.
4. Instituțiile responsabile cu implementarea acțiunii: operatorii aerieni
5. Termenul de implementare a acțiunii: voluntar
6. Resurse necesare pentru implementare: Campanii de informare a populației asupra acestei acțiuni și conștientizarea cu privire la impactul fiecărui zbor efectuat asupra efectelor climatice. Posibilități externe de finanțare, analizarea programelor europene și internaționale care pot fi eligibile pentru acest tip de proiecte. Participarea pasagerilor la schema de carbon offset poate duce la finanțările unor proiecte mai mici.
7. Efectele preconizate ca urmare a implementării acțiunii: Conștientizarea populației asupra efectelor pe care fiecare zbor le are asupra mediului raportat la cantitatea de emisii de CO ₂ .

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR



„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; C.I.F. RO427282,
 IBAN: RO55RNCB0082006711100001 Banca Comercială Română — S.A. — Sucursala „Unirea” București
 și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 Direcția de Trezorerie și Contabilitate Publică a Municipiului București
 (alocat numai persoanelor juridice bugetare)
 Tel. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, e-mail: marketing@ramo.ro, internet: www.monitoruloficial.ro
 Adresa pentru publicitate: Centrul pentru relații cu publicul, București, șos. Panduri nr. 1,
 bloc P33, parter, sectorul 5, tel. 021.401.00.70, fax 021.401.00.71 și 021.401.00.72
 Tiparul: „Monitorul Oficial” R.A.

