2025/2090

15.10.2025

DECIZIA (UE) 2025/2090 A CONSILIULUI

din 10 octombrie 2025

privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene, în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale, în ceea ce privește notificarea diferențelor dintre dreptul Uniunii și a doua ediție a Standardelor internaționale și a practicilor recomandate referitoare la protecția mediului – Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA)

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 192 alineatul (1) coroborat cu articolul 218 alineatul (9),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

(1) Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională (denumită în continuare „Convenția de la Chicago”), care reglementează transportul aerian internațional, a intrat în vigoare la 4 aprilie 1947. Prin Convenția de la Chicago a fost înființată Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI).

(2) Statele membre ale Uniunii sunt state contractante la Convenția de la Chicago și membre ale OACI, în timp ce Uniunea are statut de observator în anumite organisme ale OACI.

(3) În temeiul articolului 54 din Convenția de la Chicago, Consiliul OACI adoptă standarde internaționale și practici recomandate.

(4) Cea de a 21-a Conferință a părților la Convenția-cadru a Organizației Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice s-a încheiat în decembrie 2015 cu adoptarea Acordului de la Paris. Obiectivul Acordului de la Paris este de a limita creșterea temperaturii medii globale cu mult sub 2 °C față de nivelurile preindustriale și de a continua eforturile pentru a limita creșterea temperaturii la 1,5 °C peste nivelurile respective. Toate sectoarele economiei ar trebui să contribuie la realizarea respectivelor reduceri ale emisiilor, inclusiv aviația internațională.

(5) În 2016, cea de a 39-a Adunare generală a OACI a decis să creeze un sistem de măsuri globale bazate pe piață pentru a limita emisiile de gaze cu efect de seră generate de aviația internațională la nivelurile din 2020. Poziția Uniunii în această privință a fost stabilită prin Decizia (UE) 2016/915 a Consiliului ([1]).

(6) La cea de a 10-a reuniune a celei de a 214-a sesiuni, Consiliul OACI a adoptat prima ediție a anexei 16 volumul IV la Convenția de la Chicago: Standarde internaționale și practici recomandate referitoare la protecția mediului – Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA).

(7) În cadrul celei de a 228-a sesiuni, Consiliul OACI a adoptat Amendamentul 1 la anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago, în urma modificărilor propuse de Comitetul pentru protecția mediului în domeniul aviației și a rezultatului revizuirii periodice a CORSIA din 2022. A doua ediție a anexei 16 volumul IV la Convenția de la Chicago (denumită în continuare „a doua ediție”) care a rezultat a intrat în vigoare la 1 ianuarie 2024.

(8) Abaterile de la standardele și procedurile internaționale fac obiectul articolului 38 din convenție. În conformitate cu articolul respectiv, orice stat contractant care consideră că este imposibil să respecte din toate punctele de vedere orice astfel de standarde sau proceduri internaționale ori să își alinieze în totalitate propriile reglementări sau practici la orice standarde sau proceduri internaționale după modificarea acestora din urmă sau care consideră necesar să adopte reglementări sau practici care diferă dintr-un anumit punct de vedere față de cele stabilite de un standard internațional trebuie să transmită imediat o notificare către OACI cu privire la diferențele dintre practicile sale și cele stabilite de standardul internațional.

([1]) Decizia (UE) 2016/915 a Consiliului din 30 mai 2016 privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în ceea ce privește un instrument internațional care urmează să fie elaborat în cadrul organelor OACI și care vizează punerea în aplicare, începând cu 2020, a unei măsuri unice globale bazate pe piață pentru emisiile generate de aviația internațională (JO L 153, 10.6.2016, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/915/oj).

(9) Având în vedere că există anumite diferențe între dreptul Uniunii și a doua ediție, ar trebui să fie stabilită o poziție a Uniunii în ceea ce privește notificarea diferențelor în temeiul articolului 38 din Convenția de la Chicago.

(10) În dreptul UE CORSIA este pusă în aplicare prin Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([2]). Poziția care urmează să fie adoptată în cadrul OACI în ceea ce privește notificarea diferențelor dintre directiva respectivă și prima ediție a anexei 16 volumul IV la Convenția de la Chicago a fost stabilită prin Decizia (UE) 2018/2027 a Consiliului ([3]).

(11) În 2023, Directiva 2003/87/CE a fost modificată prin Directiva (UE) 2023/958 a Parlamentului European și a Consiliului ([4]). Unul dintre obiectivele Directivei (UE) 2023/958 a fost de a continua punerea în aplicare a CORSIA în Uniune.

(12) Poziția Uniunii în ceea ce privește notificarea diferențelor, stabilită în prezenta decizie, este propusă la această etapă deoarece au fost adoptate acte juridice relevante ale Uniunii în ceea ce privește punerea în aplicare a CORSIA în Uniune.

(13) Articolul 12 din Directiva 2003/87/CE prevede adoptarea de către Comisie a unor acte de punere în aplicare care să precizeze metodologia de calculare a cerințelor de compensare pentru operatorii de aeronave. În consecință, la 9 iulie 2024, Comisia a adoptat Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/1879 ([5]).

(14) Astfel cum a fost comunicat Secretariatului OACI și recunoscut de acesta, emisiile anuale de CO_2 pentru toate perechile de state raportate de statele membre Secretariatului OACI ca făcând obiectul cerințelor de compensare nu aduc atingere calculării cerințelor de compensare și nici cantității de unități eligibile în cadrul CORSIA care urmează să fie anulate pentru a demonstra conformitatea.

(15) În temeiul Directivei 2003/87/CE, unitățile eligibile în cadrul CORSIA sunt cele stabilite de Consiliul OACI, cu condiția ca acestea să provină dintr-un stat care pune în aplicare Acordul de la Paris și care participă la CORSIA. Diferența respectivă ar trebui să fie notificată OACI.

(16) În temeiul Directivei 2003/87/CE, pe lângă zborurile specificate în a doua ediție, următoarele zboruri sunt, de asemenea, exceptate de la cerințele de monitorizare: zborurile efectuate în conformitate cu regulile de zbor la vedere, zborurile efectuate în scopul cercetării științifice sau în scopul testării aeronavelor și zborurile efectuate în cadrul obligațiilor de serviciu public. Diferența respectivă ar trebui să fie notificată OACI.

(17) În temeiul Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2018/2066 al Comisiei ([6]), operatorii de aeronave care nu sunt eligibili să utilizeze instrumente de estimare a emisiilor trebuie să utilizeze metoda A sau metoda B ca metode de monitorizare a utilizării combustibilului. Aceștia trebuie să utilizeze aceleași metode pentru a raporta toate zborurile, inclusiv zborurile care nu fac obiectul cerințelor de compensare. Diferența respectivă ar trebui să fie notificată OACI.

([2]) Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unei scheme de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (JO L 275, 25.10.2003, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

([3]) Decizia (UE) 2018/2027 a Consiliului din 29 noiembrie 2018 privind poziția care urmează să fie adoptată, în numele Uniunii Europene, în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale în ceea ce privește prima ediție a Standardelor internaționale și a practicilor recomandate referitoare la protecția mediului – Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA) (JO L 325, 20.12.2018, p. 25, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/2027/oj).

([4]) Directiva (UE) 2023/958 a Parlamentului European și a Consiliului din 10 mai 2023 de modificare a Directivei 2003/87/CE în ceea ce privește contribuția sectorului aviației la obiectivul Uniunii de reducere a emisiilor la nivelul întregii economii și punerea în aplicare în mod corespunzător a unei măsuri globale bazate pe piață (JO L 130, 16.5.2023, p. 115, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/958/oj).

([5]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/1879 al Comisiei din 9 iulie 2024 de stabilire a normelor de aplicare a Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește calcularea cerințelor de compensare în scopul CORSIA (JO L, 2024/1879, 10.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1879/oj).

([6]) 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 al Comisiei (JO L 334, 31.12.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).

(18) Statele membre ar trebui să notifice OACI în ceea ce privește diferențele în termen de cel mult două luni de la intrarea în vigoare a prezentei decizii și ar trebui să informeze Comisia în consecință.

(19) Este oportun să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul OACI cu privire la a doua ediție întrucât aceasta este obligatorie pentru statele membre în temeiul articolului 90 din Convenția de la Chicago și în limitele stabilite în acesta. A doua ediție urmează să devină deopotrivă obligatorie pentru Uniune și pentru statele sale membre în temeiul unora dintre acordurile existente în domeniul transportului aerian internațional. Prin urmare, adoptarea unei poziții a Uniunii cu privire la notificarea diferențelor intră sub incidența articolului 218 alineatul (9) din tratat.

(20) Poziția Uniunii urmează să fie exprimată de fiecare stat membru, acționând în interesul Uniunii,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul OACI în ceea ce privește notificarea diferențelor dintre dreptul Uniunii și a doua ediție a anexei 16 volumul IV la Convenția de la Chicago: Standardelor internaționale și a practicilor recomandate referitoare la protecția mediului – Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA) este următoarea: fiecare stat membru completează diferențele în sistemul OACI de notificare electronică a diferențelor (EFOD) în condițiile prevăzute la articolul 2 din prezenta decizie.

Articolul 2

(1) Notificarea diferențelor prevăzută în prezentul articol nu aduce atingere altor notificări transmise în temeiul articolului 38 din Convenția de la Chicago, cu privire la dispozițiile din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago.

(2) O diferență față de punctul 4.3.1 din capitolul 4 din a doua ediție „Unități de emisii”, cu următoarele detalii privind diferența:

„[Statul membru] notifică OACI că respectarea cerințelor de compensare care decurg din emisiile generate de zborurile operate de operatori cu sediul în [statul membru], în interiorul Spațiului Economic European (SEE), sau de zborurile operate din SEE către și dinspre Elveția sau Regatul Unit este asigurată, în conformitate cu Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului [1]*, prin restituirea certificatelor în cadrul schemei regionale EU ETS care se aplică și unor astfel de zboruri.*

Participarea la schemele regionale obligă operatorii din [statul membru] să abordeze emisiile respective.

Prin urmare, respectarea cerințelor de compensare este îndeplinită în etapa de anulare a unităților, care este detaliată în capitolul 4 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago. Se consideră că operatorii administrați de [statul membru] respectă cerințele de compensare CORSIA în urma transmiterii unui raport privind anularea unităților de emisii verificat. Raportul respectiv trebuie să demonstreze anularea unui număr suficient de unități CORSIA, cu excepția zborurilor dintre statele SEE și a zborurilor dintre statele SEE și Regatul Unit sau Elveția.

[1] *Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unei scheme de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (JO UE L 275, 25.10.2003, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).”*

Diferența respectivă este clasificată ca diferență de categoria A, „Mai exigente sau care depășesc standardul sau practica recomandată a OACI” și ca o „diferență semnificativă” în sistemul EFOD.

(3) O diferență față de punctul 4.2.1 din capitolul 4 din a doua ediție „Unități de emisii”, cu următoarele detalii privind diferența:

*„În conformitate cu articolul 11a din Directiva 2003/87/CE [statul membru] notifică OACI că, pe lângă criteriile incluse în documentul OACI intitulat «*CORSIA Emissions Unit Eligibility Criteria*» (Criteriile de eligibilitate ale unităților de emisii în cadrul CORSIA), trebuie să fie îndeplinite următoarele condiții astfel încât unitățile să fie considerate eligibile pentru conformitatea cu CORSIA pentru operatorii administrați de [statul membru]:*

(a) *unitățile trebuie să provină dintr-un stat care este parte la Acordul de la Paris în momentul utilizării;*

(b) *unitățile trebuie să provină dintr-un stat care participă la compensarea CORSIA.”*

Respectiva diferență este clasificată ca diferență de categoria A, „Mai exigente sau care depășesc standardul sau practica recomandată a OACI” și ca o „diferență semnificativă” în sistemul EFOD.

(4) O diferență față de punctul 2.1.1 din capitolul 2 din a doua ediție „Monitorizarea, raportarea și verificarea (MRV) emisiilor anuale de CO_2 ale operatorilor de avioane”, cu următoarele detalii privind diferența:

„În conformitate cu anexa I la Directiva 2003/87/CE, [statul membru] notifică OACI că, în plus față de exceptările prevăzute la punctele 2.1.1 și 2.1.3 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago, standardele și practicile recomandate din acest capitol nu se vor aplica următoarelor zboruri care pleacă din SEE sau sosesc în SEE:

(a) *orice zboruri efectuate exclusiv în conformitate cu regulile de zbor la vedere definite în anexa 2 la Convenția de la Chicago;*

(b) *zboruri efectuate exclusiv în scopul cercetării științifice sau în scopul verificării, al testării sau al certificării aeronavei sau a echipamentului de bord sau de sol;*

(c) *zboruri efectuate în cadrul obligațiilor de serviciu public impuse în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului* ([1]).

([1]) *Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (JO UE L 293, 31.10.2008, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).*”

Respectiva diferență este clasificată ca diferență de categoria C, „Pusă în aplicare parțial” și nu ca o „diferență semnificativă” în sistemul EFOD.

(5) O diferență față de punctele 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2 și 2.2.1.3.6 din capitolul 2 din a doua ediție „Monitorizarea, raportarea și verificarea (MRV) emisiilor anuale de CO_2 ale operatorilor de avioane”, cu următoarele detalii privind diferența:

„În conformitate cu articolul 55 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066 al Comisiei ([2]), *operatorii de aeronave care operează mai puțin de 243 de zboruri per perioadă timp de trei perioade consecutive a câte patru luni și operatorii de aeronave care operează zboruri cu emisii anuale totale mai mici de 25 000 de tone de CO_2 pe an sunt considerați emițători mici. [Statul membru] notifică OACI că operatorii de aeronave care depășesc pragul pentru emițătorii mici utilizează metoda A sau metoda B ca metodă de monitorizare a utilizării combustibilului.*

([2]) *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 al Comisiei (JO UE L 334, 31.12.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).*”

„În conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066, [statul membru] notifică OACI că operatorii de aeronave utilizează metoda selectată de monitorizare a utilizării combustibilului pentru toate zborurile lor raportate, inclusiv pentru zborurile internaționale care nu fac obiectul cerințelor de compensare.”

„În conformitate cu Directiva 2003/87/CE, [statul membru] notifică OACI că operatorii de aeronave care îndeplinesc cerințele de la punctele 2.1.1 și 2.1.3 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago, după 1 ianuarie 2021, pentru prima dată fără a se califica drept operatori nou-intrați și care nu sunt emițători mici utilizează direct o metodă de monitorizare a utilizării combustibilului.”

Respectiva diferență este clasificată ca diferență de categoria A, „Mai exigente sau care depășesc standardul sau practica recomandată a OACI” și nu ca o „diferență semnificativă” în sistemul EFOD.

(6) Fiecare stat membru notifică diferențele prevăzute la prezentul articol în termen de cel mult două luni de la intrarea în vigoare a prezentei decizii și informează Comisia în consecință.

Articolul 3

Prezenta decizie intră în vigoare la data adoptării.

Adoptată la Luxemburg, 10 octombrie 2025.

Pentru Consiliu

Președintele

S. LOSE