COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 14.7.2021
COM(2021) 552 final

2021/0207 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

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 de punere în aplicare în mod corespunzător a unei măsuri globale bazate pe piață

{SEC(2021) 552 final} - {SWD(2021) 555 final} - {SWD(2021) 603 final} - {SWD(2021) 604 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Prezenta propunere introduce modificări ale legislației privind sistemul UE de comercializare a certificatelor de emisii (EU ETS) în ceea ce privește aplicarea sa în sectorul aviației, pentru a se asigura că:

(1) aviația contribuie la obiectivul de reducere a emisiilor pentru 2030, în conformitate cu Pactul verde european;

(2) EU ETS este modificat în mod corespunzător în ceea ce privește Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională a OACI și

(3) alocarea de certificate de emisii pentru sectorul aviației este revizuită pentru a crește licitarea.

Obiectivul este de a revizui EU ETS în ceea ce privește emisiile generate de aviație într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor și coerent, în conformitate cu obiectivul mai ambițios al Uniunii în materie de climă, ținând seama, în același timp, de necesitatea unei tranziții echitabile și de faptul că toate sectoarele trebuie să contribuie la eforturile UE în domeniul climei.

Pactul verde european[1], adoptat de Comisie în decembrie 2019, precum și Legea climei[2] și Planul privind obiectivul climatic (CTP)[3] vizează consolidarea angajamentului Uniunii în materie de climă în temeiul Acordului de la Paris, în concordanță cu obiectivul său de a atinge neutralitatea climatică la nivelul întregii economii în UE până în 2050. UE își intensifică angajamentul de decarbonizare la nivelul întregii economii, de la cel puțin 40 % la cel puțin 55 % față de nivelurile din 1990 până în 2030, fără a utiliza credite internaționale. Pentru a atinge obiectivul climatic mai ambițios, toate sectoarele, inclusiv aviația, trebuie să contribuie în mod adecvat la eforturile interne necesare de reducere a emisiilor.

Pactul verde european are drept scop transformarea Uniunii într-o societate mai echitabilă și mai prosperă, cu o economie modernă, eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor și competitivă, fără emisii nete de gaze cu efect de seră până în 2050, în care creșterea economică să fie decuplată de utilizarea resurselor. Obiectivul neutralității climatice a fost aprobat de Consiliul European și de Parlament și este stabilit într-un mod obligatoriu din punct de vedere juridic în Legea europeană a climei, convenită la nivel politic. Pactul verde european urmărește, de asemenea, să protejeze, să conserve și să consolideze capitalul natural al Uniunii și să protejeze sănătatea și bunăstarea cetățenilor împotriva riscurilor legate de mediu și a impacturilor aferente. În același timp, tranziția trebuie să fie echitabilă și favorabilă incluziunii.

Dincolo de stabilirea unui obiectiv mai ambițios al UE pentru 2030 de a realiza pe plan intern, la nivelul întregii economii a UE, reduceri ale emisiilor de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % comparativ cu 1990, comunicarea referitoare la Planul privind obiectivul climatic pentru

---

1 COM(2019) 640 final.

2 Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 („Legea europeană a climei”) (JO L 243, 9.7.2021, p. 1).

3 COM(2020)562 final.

2030 subliniază că „*în conformitate cu angajamentul său internațional de a acționa la nivelul întregii economii în temeiul Acordului de la Paris, UE ar trebui să continue să reglementeze cel puțin emisiile din sectorul aviației din interiorul UE în cadrul EU ETS*”. În concluziile sale din decembrie 2020, Consiliul European „invită Comisia să evalueze modul în care toate sectoarele economice pot contribui cel mai bine la obiectivul pentru 2030 și să prezinte propunerile necesare, însoțite de o examinare aprofundată a impactului de mediu, economic și social la nivelul statelor membre”[4].

Emisiile generate de aviație, care reprezintă 2-3 % din emisiile globale de CO_2, au crescut semnificativ din 1990, atât la nivelul UE, cât și la nivel mondial. La nivelul UE, emisiile de of CO_2 generate de aviație au reprezentat 3,7 % din totalul la nivelul întregii economii sau 15,7 % din emisiile de CO_2 generate de transporturi în 2018[49]. În 2018, UE a fost responsabilă pentru 15 % din emisiile globale de CO_2 generate de aviație[5]. În plus, se estimează că impactul aviației asupra climei, necauzat de emisiile de CO_2, este cel puțin la fel de important, ca total, ca și cel cauzat doar de emisiile de emisiile de CO_2[6].

În pofida reducerii recente a traficului ca urmare a pandemiei de COVID-19, se preconizează că impactul aviației asupra climei va crește în continuare, având în vedere creșterea istorică a sectorului, care se situează peste media altor sectoare economice. Înainte de pandemia de COVID-19, Eurocontrol preconizase o creștere anuală a emisiilor generate de aviația europeană cu 53 % până în 2040, comparativ cu 2017[53]. Înainte de criza provocată de pandemia de COVID-19, OACI preconizase că, până în 2040, emisiile generate de aviația internațională ar putea crește cu până la 150 % în comparație cu 2020[54].

Un instrument-cheie pentru abordarea emisiilor de CO_2 generate de aviația europeană este EU ETS. În cadrul consultării publice privind normele actualizate pentru ETS din sectorul aviației, 91 % dintre respondenți au fost de acord că aviația ar trebui să contribuie mai mult la acțiunile climatice. 88 % dintre respondenți consideră că măsurile bazate pe piață pot fi eficace pentru abordarea emisiilor generate de aviație în conformitate cu obiectivele climatice. În perioada 2013-2020, aviația a realizat economii nete estimate la 193,4 Mt CO_2, prin intermediul EU ETS, în principal prin finanțarea reducerii emisiilor în alte sectoare[39]. Aceasta constituie contribuția aviației la obiectivul climatic al UE pentru 2020, iar contribuția este prevăzută să continue pentru 2030.

Având în vedere emisiile actuale și cele preconizate din sectorul aviației și în contextul unui obiectiv climatic mai ambițios al UE stabilit pentru 2030, contribuția la schimbările climatice trebuie să fie consolidată în mod semnificativ, inclusiv pentru a permite contribuția necesară la neutralitatea climatică a UE până în 2050. Raportul privind mediul aviatic european din 2019 a subliniat, de asemenea, această necesitate.

Comisia a pregătit o serie de evaluări ale impactului pentru a sprijini revizuirile preconizate ale principalelor instrumente legislative pentru pachetul de politici „Pregătiți pentru 55”. Evaluarea impactului privind revizuirea normelor EU ETS în domeniul aviației analizează diferite opțiuni prin care revizuirea ar putea contribui în mod eficace și eficient la realizarea obiectivului actualizat, în cadrul pachetului mai amplu. Prin urmare, revizuirea normelor în domeniul aviației trebuie abordată împreună cu revizuirea EU ETS pentru instalațiile

---

4 https://www.consilium.europa.eu/media/47339/1011-12-20-euco-conclusions-ro.pdf.

5 Aviația intra-SEE a reprezentat 7,5 %, iar zborurile cu plecare înspre țări terțe reprezintă 7,5 % în plus. Zborurile de plecare sunt incluse în contribuțiile stabilite la nivel național ale UE în temeiul Acordului de la Paris și în inițiativa „Destinația 2050” a industriei aeronautice.

6 COM(2020) 777 cuantifică acest impact, iar COM(2020) 747 și documentele conexe analizează acest impact în detaliu.

staționare și extinderea sa la alte sectoare. Elementele ETS în care interconexiunea revizuirilor este deosebit de importantă sunt dispozițiile privind cantitatea totală de certificate pentru aviație și aplicarea factorului liniar de reducere aferent, precum și dispozițiile privind rezerva pentru stabilitatea pieței. Opțiunile privind domeniul de aplicare al EU ETS și punerea în aplicare a CORSIA vor avea un impact asupra nivelului de reducere a emisiilor în sectorul ETS și asupra cererii de certificate de emisii. Opțiunile privind cota de licitare a certificatelor pentru aviație vor avea impact asupra volumului veniturilor obținute în urma licitării certificatelor de emisii disponibile pentru combaterea schimbărilor climatice, precum și asupra elementelor distributive.

Pentru ca aviația să contribuie la îndeplinirea obiectivelor Acordului de la Paris, ar trebui să aibă loc, de asemenea, acțiuni globale mai ample. UE a sprijinit CORSIA a OACI și, în prezent, colaborează cu alte părți pentru a încuraja participarea și punerea în aplicare adecvate. Revizuirea EU ETS pentru aviație ar trebui să asigure punerea în aplicare a CORSIA, după caz, prin intermediul EU ETS, iar punerea în aplicare a CORSIA trebuie să asigure tratamentul egal al companiilor aeriene. În același timp, orice modificare a Directivei EU ETS trebuie să fie coerentă cu obiectivul ambițios al UE de a deveni neutră din punct de vedere climatic până în 2050, cu angajamentul Uniunii de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii până în 2030 și cu obiectivul de menținere a integrității de mediu și eficacitatea acțiunilor climatice ale Uniunii.

Din 2012, un volum mare de certificate a fost alocat cu titlu gratuit sectorului aviației. Comunicarea privind Pactul verde european[70] a anunțat că va exista o propunere de reducere a certificatelor alocate cu titlu gratuit companiilor aeriene. Acest lucru este reafirmat în comunicarea intitulată „Stabilirea unui obiectiv mai ambițios în materie de climă pentru Europa în perspectiva anului 2030”. Întrucât alocarea cu titlu gratuit este o derogare de la principiul „poluatorul plătește”, metoda implicită din cadrul EU ETS este licitarea. Analiza subiacentă sugerează, de asemenea, un risc scăzut de relocare a emisiilor de dioxid de carbon și un impact foarte limitat asupra prețurilor de consum atunci când se majorează licitarea în sectorul aviației.

Principalele modificări legislative sunt:

(1) consolidarea cantității totale de certificate pentru aviație la nivelurile actuale și aplicarea factorului linear de reducere în conformitate cu articolul 9 din Directiva ETS;

(2) intensificarea licitării certificatelor pentru aviație;

(3) continuarea aplicării intraeuropene a EU ETS, aplicându-se în același timp CORSIA, după caz, zborurilor extraeuropene și

(4) asigurarea faptului că, în ceea ce privește obligațiile cu impact economic ce le revin, companiile aeriene sunt tratate în mod egal pe aceleași rute.

În paralel cu aceste modificări ale Directivei EU ETS, se face o propunere separată de punere în aplicare a notificării de către statele membre către companiile aeriene cu sediul în UE a unei compensări CORSIA egale cu zero pentru anul 2021. Propunerea separată se referă la aspectele legate de CORSIA care ar trebui instituite până în noiembrie 2022, pentru ca notificarea compensării suplimentare egale cu zero să aibă loc până la data respectivă.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat**

Pachetul „Pregătiți pentru 55” reprezintă o etapă cuprinzătoare în revizuirea legislației Uniunii pentru a o alinia la obiectivul climatic mai ambițios al UE. Toate inițiativele din pachet sunt strâns legate între ele, fiecare depinzând de modul în care au fost concepute celelalte.

Deși mandatul politic de consolidare a EU ETS pentru aviație este clar, acesta este examinat împreună cu alte inițiative conexe și relevante, cum ar fi revizuirea Directivei privind impozitarea energiei și a Directivei privind energia din surse regenerabile, precum și inițiativa ReFuelEU, care sunt evaluate separat, ținându-se seama în mod corespunzător de dimensiunea și impactul ETS.

Astfel cum se indică în Pactul verde european, reducerea impactului aviației asupra schimbărilor climatice necesită o combinație de instrumente de politică, întrucât nu există o singură soluție pentru decarbonizarea sectorului. Prin urmare, revizuirea EU ETS pentru aviație face parte dintr-un așa-numit „pachet de măsuri”, care include măsuri bazate pe piață, cum ar fi EU ETS și CORSIA, stimularea producției și a adoptării de combustibili de aviație derivați din surse regenerabile („SAF”), îmbunătățiri ale tehnologiei aeronautice și îmbunătățiri operaționale, de exemplu prin inițiativa privind Cerul unic european.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Toate acțiunile și politicile UE trebuie să fie coerente cu propunerile din pachetul „Pregătiți pentru 55” și să ajute UE să realizeze obiectivul mai ambițios stabilit pentru 2030 și o tranziție reușită și echitabilă către neutralitatea climatică până în 2050, astfel cum a declarat Comisia în comunicarea privind Pactul verde european.

Prin urmare, prezenta inițiativă este legată de multe alte domenii de politică, inclusiv de politicile externe ale Uniunii, de exemplu prin încurajarea de către UE a țărilor partenere să pună în aplicare, de asemenea, CORSIA, și prin sprijinul acordat pentru asigurarea faptului că toate companiile aeriene operează pe picior de egalitate. Comisia a anunțat că va îmbunătăți modul în care orientările sale privind o mai bună legiferare și instrumentele de sprijin abordează aspectele legate de durabilitate și inovare, obiectivul fiind ca toate inițiativele UE să respecte legământul verde „să nu faci rău”. Prezenta inițiativă, care este, de asemenea, coerentă cu politica UE în materie de cercetare și inovare, va consolida sinergiile dintre programele de implementare ale UE, în special Fondul pentru inovare și programele-cadru ale UE pentru cercetare și inovare, prin stimularea adoptării și a implementării de soluții inovatoare cu emisii scăzute de dioxid de carbon.

Evaluarea impactului care însoțește Planul privind obiectivul climatic pentru 2030 a analizat cu atenție posibilitatea consolidării și extinderii comercializării certificatelor de emisii ca unul dintre instrumentele de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră la nivelul UE.

Coerența cu alte politici ale Uniunii este asigurată și prin coerența evaluărilor impactului pentru EU ETS cu evaluările efectuate pentru restul cadrului privind clima, energia și transporturile pentru 2030, precum și prin alte măsuri prezentate în cadrul pachetului de măsuri pentru abordarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de aviație.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

- **Temeiul juridic**

Temeiul juridic al Directivei 2003/87/CE privind EU ETS, precum și al tuturor actelor legislative ulterioare de modificare a acesteia și al altor acte legislative care reglementează emisiile de GES, este articolul 192 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Acesta ar trebui să rămână temeiul juridic pentru orice nou act legislativ care abordează impactul aviației asupra climei, întrucât obiectivul principal al măsurii este protecția mediului prin reducerea emisiilor de GES.

- **Subsidiaritatea**

Directiva EU ETS este un instrument de politică existent al UE. În conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), obiectivele propunerii de modificare a acestui instrument nu pot fi realizate decât prin adoptarea unor acte legislative la nivelul UE.

Este necesar un act juridic al UE pentru ca statele membre să aplice CORSIA, după caz, pentru zborurile care intră în domeniul geografic de aplicare al Directivei 2003/87/CE, astfel cum se prevede în anexa I la aceasta, și anume zborurile care pleacă de pe aeroporturile din SEE și care sosesc pe alte aeroporturi din SEE sau din țări terțe și zborurile care sosesc în aeroporturi din SEE din țări terțe.

O acțiune la nivelul UE, și dacă este posibil la nivel mondial, este mai eficientă decât o acțiune la nivelul statelor membre, având în vedere efectele transfrontaliere ale schimbărilor climatice și caracterul preponderent transnațional al aviației. Acțiunea la nivelul UE va îndeplini cel mai eficient obiectivele climatice ale UE la nivel național și internațional și va asigura punerea în aplicare armonizată și adecvată a CORSIA în ceea ce privește UE.

- **Proporționalitatea**

Prezenta propunere respectă principiul proporționalității, deoarece aceasta nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor de punere în aplicare a obiectivului UE de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru perioada 2021-2030 într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor, asigurând totodată corectitudinea, integritatea de mediu, funcționarea adecvată a pieței interne și punerea în aplicare a CORSIA.

Consiliul European a aprobat o reducere globală, la nivelul întregii economii și pe plan intern, a emisiilor de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % față de nivelurile din 1990 până în 2030. Prezenta propunere acoperă o mare parte a acestor emisii de gaze cu efect de seră și revizuiește directiva pentru a atinge acest obiectiv.

- **Alegerea instrumentului**

Obiectivele prezentei propuneri sunt urmărite cel mai bine printr-o directivă de modificare. Acesta este instrumentul juridic cel mai adecvat pentru a aduce modificări Directivei existente privind EU ETS (Directiva 2003/87/CE). O directivă impune statelor membre obligația de a realiza obiectivele și de a pune în aplicare măsurile în cadrul propriilor sisteme naționale de drept material și procedural. Statele membre ar trebui să se asigure că dispozițiile naționale de transpunere nu împiedică inovarea și sunt neutre din punct de vedere tehnologic.

3. REZULTATE ALE EVALUĂRILOR EX-POST, ALE CONSULTĂRILOR PĂRȚILOR INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI

- **Evaluări ex post/verificări ale adecvării legislației existente**

Articolul 28b alineatul (2) din Directiva 2003/87/CE prevede obligația Comisiei de a prezenta Consiliului și Parlamentului European un raport privind CORSIA, în care să examineze nivelul său de ambiție și integritatea generală de mediu, inclusiv nivelul de ambiție general în ceea ce privește obiectivele Acordului de la Paris, nivelul de participare, forța executorie a acesteia, transparența, sancțiunile pentru neconformitate, procedurile de consultare a opiniei publice, calitatea creditelor de compensare, monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor, registrele, responsabilitatea, precum și normele privind utilizarea de biocombustibili. Având în vedere cele de mai sus, ar trebui prezentată o propunere de modificare a legislației Uniunii în vederea punerii în aplicare a CORSIA, după caz.

În plus, articolul 28b alineatul (2) din Directiva 2003/87/CE prevede că raportul Comisiei ar trebui să analizeze dacă dispozițiile adoptate în temeiul articolului 28c alineatul (2) trebuie să fie revizuite. Articolului 28b alineatul (3) din Directiva EU ETS prevede că însoțirea raportului Comisiei de *„o propunere, după caz, în vederea modificării, suprimării, prelungirii sau înlocuirii*" derogărilor prevăzute la articolul 28a (care limitează domeniul de aplicare a EU ETS la zborurile intra-SEE din perioada 2017-2023), adică care este „*în concordanță cu angajamentul Uniunii de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii pentru 2030, cu scopul de a păstra integritatea de mediu și eficacitatea acțiunii Uniunii în domeniul combaterii schimbărilor climatice*".

Raportul este inclus în evaluarea impactului care însoțește prezenta propunere și se bazează pe un studiu intitulat „Evaluarea măsurii globale bazate pe piață (CORSIA) a OACI în temeiul articolului 28b și pentru studierea transferului costurilor în temeiul articolului 3d din Directiva EU ETS".[7].

Articolul 3d alineatul (2) din Directiva EU ETS invită Comisia să evalueze *„capacitatea sectorului aviației de a transfera costurile emisiilor de CO_2 clienților săi, în ceea ce privește sistemul EU ETS și măsura globală bazată pe piață elaborată de Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI), [...]prin comparație cu sectoarele industriale și cu sectorul energiei electrice, cu intenția de a face o propunere de a crește procentul certificatelor ce fac obiectul licitațiilor în conformitate cu revizuirea menționată la articolul 28b alineatul (2).*

Studiul este inclus în evaluarea impactului privind revizuirea sistemului UE de comercializare a certificatelor de emisii în sectorul aviației și se bazează pe raportul intitulat «Evaluarea măsurii globale bazate pe piață (CORSIA) a OACI în temeiul articolului 28b și pentru studierea transferului costurilor în temeiul articolul 3d din Directiva EU ETS»".

- **Consultări cu părțile interesate**

Părțile interesate au fost consultate cu privire la evaluarea inițială a impactului în perioada 3 iulie 2020-28 august 2020. În total, 54 de entități au transmis un feedback. Dintre respondenți, statele membre ale UE au sprijinit coexistența EU ETS și CORSIA; țările din afara UE și-au exprimat îngrijorarea cu privire la suprapunerea dintre EU ETS și CORSIA, la punerea în aplicare parțială a CORSIA, la tratamentul aplicat transportatorilor din afara UE și la exclusivitatea CORSIA. În ceea ce privește opțiunile de punere în aplicare a CORSIA, marea majoritate a ONG-urilor s-au declarat în favoarea domeniului de aplicare integral al EU ETS sau a opțiunilor care mențin cel puțin domeniul de aplicare actual sau a unei opțiuni hibride intermediare. Aceștia au sprijinit, de asemenea, licitarea integrală imediată.

Majoritatea asociațiilor de întreprinderi și a întreprinderilor au preferat doar opțiunea de politică privind CORSIA. În ceea ce privește licitarea, majoritatea asociațiilor de întreprinderi și a întreprinderilor au favorizat statu-quoul sau reducerea lentă, precum și utilizarea veniturilor pentru industria aviatică. Cetățenii UE care au răspuns s-au declarat în favoarea unor obiective climatice mai ambițioase din partea sectorului.

Consultarea publică deschisă a părților interesate a avut loc între 1 octombrie 2020 și 14 ianuarie 2021 și a primit în total 81 de răspunsuri. În cadrul consultării publice, 91 % din respondenți au fost de acord că sectorul aviației ar trebui să contribuie mai mult la acțiunile de combatere a schimbărilor climatice. 88 % din respondenți consideră că măsurile bazate pe piață pot fi eficace pentru abordarea emisiilor generate de aviație în conformitate cu obiectivele climatice. 82 % din respondenții la consultarea publică au fost de acord ca

[7] SWD [linkul va fi inclus până în momentul adoptării].

măsurile bazate pe piață să fie combinate cu alte politici, cum ar fi sprijinirea tehnologiilor inovatoare în domeniul aviației, îmbunătățirile operaționale, impozitarea și producția și utilizarea combustibililor de aviație derivați din surse regenerabile.

În ceea ce privește opțiunile de punere în aplicare a CORSIA, opiniile au variat între grupurile de părți interesate și în cadrul acestora. În ceea ce privește asociațiile de întreprinderi, opțiunile preferate au fost CORSIA ONLY și MIX, fiecare cu 33 % din răspunsuri. Ultimele opțiuni au fost domeniul de aplicare juridic integral al ETS și MIX BIS, fiecare cu 33 % din răspunsuri. În ceea ce privește autoritățile publice, 30 % au considerat CORSIA ONLY opțiunea preferată, iar 40 % au considerat CORSIA ONLY ca fiind ultima opțiune. În ceea ce privește ONG-urile, domeniul de aplicare juridic complet al EU ETS a fost opțiunea preferată, cu 89 % din răspunsuri, iar CORSIA – ultima opțiune, cu 44 % din răspunsuri.

Pentru mărirea cotei de licitare a certificatelor pentru aviație, majoritatea părților interesate au preferat eliminarea treptată imediată, statu-quo-ul rămânând ultima lor opțiune. Opiniile respondenților au fost împărțite în mod clar între două opțiuni: licitare sau mărirea cotei. Asociațiile de întreprinderi au preferat în proporție de 53 % statu-quoul și au declarat că eliminarea treptată imediată este ultima opțiune (74 %). ONG-urile au preferat în proporție de 56 % eliminarea treptată imediată, iar 63 % din ele au declarat că ultima lor opțiune este statu-quoul. O proporție de 60 % dintre autoritățile publice au preferat eliminarea lentă a alocării cu titlu gratuit.

Marea majoritate a părților interesate au considerat că o creștere a licitării ar putea mări costul zborurilor, în timp ce majoritatea părților interesate au fost de acord că, în același timp, această măsură ar contribui la atenuarea schimbărilor climatice.

- **Evaluarea impactului**

Evaluarea impactului a analizat diversele opțiuni prin care o revizuire a EU ETS în ceea ce privește aviația ar putea contribui în mod eficace și eficient la realizarea obiectivului actualizat, în cadrul unui pachet de politici mai amplu „Pregătiți pentru 55”. Evaluarea impactului analizează diferite opțiuni pentru punerea în aplicare a CORSIA prin intermediul EU ETS și pentru mărirea cotei de licitare.

Opțiunile pentru punerea în aplicare a CORSIA diferă în ceea ce privește măsura în care acoperirea existentă în cadrul EU ETS este menținută, redusă sau extinsă. Compararea opțiunilor arată că, deși stimulentele pentru prețuri ETS sunt ordine de mărime mai semnificative decât prețul compensărilor de calitate CORSIA, impactul global asupra mediului la nivel mondial în cadrul tuturor opțiunilor de politică este redus din cauza domeniului de aplicare geografic limitat al EU ETS. Cu toate acestea, există diferențe semnificative între opțiuni în ceea ce privește contribuția la obiectivul UE de reducere a emisiilor. Există, de asemenea, diferențe considerabile în ceea ce privește veniturile provenite din diferitele combinații de opțiuni de politică, întrucât CORSIA, prin concepție, nu generează niciun venit public de la companiile aeriene. Opțiunea preferată este de a menține acoperirea actuală a EU ETS (zborurile intra-SEE, inclusiv zborurile cu plecare înspre Elveția și Regatul Unit) și de a introduce dispoziții corespunzătoare legate de CORSIA pentru zborurile care nu sunt acoperite în prezent de EU ETS (zboruri înspre/dinspre țări terțe și cele operate de către companiile aeriene cu sediul în UE între două țări terțe).

Opțiunile de mărire a cotei de licitare pentru alocarea certificatelor pentru aviație diferă în ceea ce privește viteza de mărire. Compararea opțiunilor analizate arată argumente solide pentru trecerea la licitarea integrală de la data intrării în vigoare a legislației revizuite. Deși s-au alocat certificate cu titlu gratuit, în special pentru a aborda posibilele efecte negative asupra competitivității și relocarea emisiilor de dioxid de carbon, acestea constituie o derogare

de la principiul „poluatorul plătește”. Analiza sugerează un risc scăzut de relocare a emisiilor de dioxid de carbon în cazul creșterii cotei de licitare. Trecerea la licitarea integrală implică stabilizarea plafonului pentru aviație la nivelurile actuale, deoarece licitarea reprezintă în prezent un procent fix de alocări cu titlu gratuit. S-ar menține astfel nivelul actual de integritate de mediu pentru plafonul pentru aviație, iar plafonul ar face obiectul factorului linear de reducere, astfel cum a fost deja solicitat de colegiuitori și cum este cazul pentru toți ceilalți operatori din cadrul EU ETS. Eliminarea alocării cu titlu gratuit în cadrul EU ETS ar consolida integritatea sa de mediu. Opțiunea preferată este mărirea cotei de licitare de la intrarea în vigoare a modificării.

- **Drepturile fundamentale**

Propunerea respectă drepturile fundamentale și este conformă cu principiile recunoscute în special de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene. Mai exact, propunerea contribuie la atingerea obiectivului unui nivel înalt de protecție a mediului în conformitate cu principiul dezvoltării durabile, astfel cum se prevede la articolul 37 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

În cadrul ETS existent, cea mai mare parte a veniturilor obținute în urma licitării certificatelor de emisii revine statelor membre; prin urmare, există efecte pozitive asupra bugetelor naționale. Ajustările aduse cadrului bugetar al UE vor fi prezentate de Comisie în cadrul viitorului pachet privind resursele proprii, care va include o propunere de modificare a cadrului financiar multianual.

În ceea ce privește acoperirea actuală a EU ETS, nu există niciun impact administrativ suplimentar asupra administrațiilor naționale. Impactul punerii în aplicare a CORSIA ar trebui limitat prin utilizarea acelorași infrastructuri.

Opțiunile de dezvoltare și achiziții în materie de tehnologia informației vor face obiectul aprobării prealabile de către Consiliul pentru tehnologia informației și securitate cibernetică al Comisiei Europene.

5. ALTE ELEMENTE

- **Explicație detaliată a dispozițiilor specifice ale propunerii**

Articolul 3c alineatele (1)-(3) se modifică pentru a consolida cantitatea totală de certificate pentru aviație la nivelul alocării/licitării pentru zborurile intraeuropene și zborurile cu plecare de pe aeroporturile SEE înspre Elveția și Regatul Unit. Alocarea pentru anul 2024 se va baza pe alocarea totală pentru operatorii de aeronave activi în 2023, redusă cu factorul linear de reducere, astfel cum se specifică în Directiva ETS. Alocarea se majorează cu nivelul de alocare care ar fi fost alocat în cazul în care rutele dintre regiunile ultraperiferice și alte state decât statul membru în care este situată regiunea ultraperiferică ar fi fost acoperite de ETS în 2023. Derogarea temporară de la obligațiile EU ETS pentru aceste rute expiră la 31 decembrie 2023. Plafonul majorat se reduce cu factorul linear de reducere, astfel cum se specifică în Directiva ETS.

Se propune o derogare limitată în timp de la EU ETS pentru emisiile generate de zborurile dintre un aerodrom situat într-o regiune ultraperiferică a unui stat membru și un aerodrom situat în același stat membru.

Articolul 3d alineatul (1) se înlocuiește pentru a stabili creșterea licitării certificatelor pentru aviație începând cu anul următor intrării în vigoare a modificării. Modificarea vizează tranziția către licitarea integrală începând cu 2027.

La articolul 3d, alineatul (2) se elimină ca fiind caduc.

Articolul 3d alineatul (3) prima teză se modifică pentru a reflecta faptul că actele delegate care urmează să fie adoptate pentru a completa prezenta directivă în ceea ce privește modalitățile detaliate de licitare de către statele membre a certificatelor pentru aviație ar trebui să includă modalitățile de transfer al unei părți din venituri la bugetul Uniunii.

Articolul 3d alineatul (4) se înlocuiește pentru a reflecta o recomandare mai fermă ca statele membre să utilizeze veniturile obținute în urma licitării certificatelor de emisii ETS pentru a combate schimbările climatice și ca o cotă din aceste venituri să fie atribuită bugetului Uniunii în temeiul Deciziei (UE, Euratom) 2020/2053 privind sistemul de resurse proprii.

Articolele 3e și 3f se elimină, deoarece normele de alocare cu titlu gratuit pentru operatorii de aeronave nu mai sunt necesare după trecerea la licitarea integrală.

Articolul 11a alineatele (1)-(4) se înlocuiesc pentru a prevedea utilizarea de către companiile aeriene cu sediul în UE a unor credite internaționale adecvate pentru asigurarea conformității zborurilor înspre sau dinspre țări terțe care aplică CORSIA. Pentru a se asigura că punerea în aplicare a CORSIA de către UE sprijină obiectivele Acordului de la Paris și oferă stimulente pentru o largă participare la CORSIA, trebuie îndeplinite următoarele condiții: creditele de conformitate să provină din state care sunt părți la Acordul de la Paris și care participă la CORSIA și să se evite dubla contabilizare a creditelor.

La articolul 11a se adaugă un nou alineat (8), care împuternicește Comisia să adopte un act de punere în aplicare care să precizeze creditele pe care Consiliul OACI le-a considerat acceptabile pentru conformitatea CORSIA.

La articolul 12 se adaugă un nou alineat (6), care prevede punerea în aplicare a CORSIA pentru companiile din UE pentru zborurile înspre, dinspre și în afara Spațiului Economic European, a Elveției și a Regatului Unit. Obligațiile de restituire ale companiilor aeriene pentru aceste zboruri sunt reduse de la cantitatea totală de emisii la cota lor de emisii colective generate de aviație, conform scenariului de referință CORSIA.

La articolul 25a se adaugă alineatele (3)-(9).

Comisia este împuternicită să adopte și să mențină un act de punere în aplicare în care sunt enumerate statele (altele decât SEE, Elveția și Regatul Unit) despre care se consideră că aplică CORSIA în sensul dreptului Uniunii.

De verificarea CORSIA a conformității companiilor aeriene cu sediul în afara UE se ocupă exclusiv țările de origine ale acestor companii aeriene. Prin urmare, punerea în aplicare a CORSIA pentru zborurile extraeuropene înseamnă exceptarea companiilor aeriene din afara Europei de la obligațiile EU ETS pentru zborurile dintre Europa și țările terțe care pun în aplicare CORSIA.

Pentru a asigura egalitatea de tratament în ceea ce privește rutele, zborurile înspre și dinspre țările care nu pun în aplicare CORSIA vor fi exceptate de la obligațiile EU ETS sau CORSIA.

Zborurile înspre și dinspre majoritatea țărilor cel mai puțin dezvoltate și a statelor insulare mici în curs de dezvoltare care nu pun în aplicare CORSIA vor fi exceptate de la obligațiile EU ETS sau CORSIA fără o dată-limită pentru exceptare.

Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte un act de punere în aplicare prin care să scutească companiile aeriene din UE de cerințele de restituire în ceea ce privește emisiile generate de zborurile în cazul cărora are loc o denaturare semnificativă a concurenței în detrimentul companiilor aeriene cu sediul în UE din cauza unei puneri în aplicare sau a unei aplicări mai puțin stricte a CORSIA în țara terță. Denaturarea concurenței ar putea fi cauzată de o abordare mai puțin strictă a creditelor de compensare eligibile sau de dispoziții privind dubla contabilizare.

2021/0207 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

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 de punere în aplicare în mod corespunzător a unei măsuri globale bazate pe piață

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European[1],

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor[2],

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

(1) Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului[3] a instituit un sistem de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în Uniune, pentru a promova reducerile emisiilor de gaze cu efect de seră într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor și din punct de vedere economic. Activitățile de aviație au fost incluse în sistemul UE de comercializare a certificatelor de emisii prin Directiva 2008/101/CE a Parlamentului European și a Consiliului[4].

(2) Acordul de la Paris, adoptat în decembrie 2015 în temeiul Convenției-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice (CCONUSC), a intrat în vigoare în noiembrie 2016 („Acordul de la Paris”)[5]. Părțile la Acordul de la Paris au convenit să mențină creșterea temperaturii medii globale mult sub 2 °C în raport cu nivelul din perioada preindustrială și să continue eforturile pentru a limita creșterea temperaturii la peste 1,5 °C în raport cu nivelul din perioada preindustrială. Pentru a atinge

1 JO C , , p. .

2 JO C , , p. .

3 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 Uniunii și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (JO L 275, 25.10.2003, p. 32).

4 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 (JO L 8, 13.1.2009, p. 3).

5 Acordul de la Paris (JO L 282, 19.10.2016, p. 4).

obiectivele Acordului de la Paris, toate sectoarele economiei trebuie să contribuie la reducerea emisiilor, inclusiv aviația internațională.

(3) Consiliul Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) a adoptat 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) (volumul IV din anexa 16 la Convenția de la Chicago) în cadrul celei de a zecea reuniuni din cadrul celei de a 214-a sesiuni, care a avut loc la 27 iunie 2018. Uniunea și statele sale membre continuă să sprijine CORSIA și se angajează să o pună în aplicare încă de la începutul fazei-pilot 2021-2023[6].

(4) În conformitate cu Decizia (UE) 2018/2027 a Consiliului[7], statele membre au notificat Secretariatului OACI diferențele dintre CORSIA și EU ETS. Obiectivul a fost de a menține acquis-ul Uniunii și viitorul spațiu de politică, precum și nivelul de ambiție al Uniunii în materie de climă și rolurile exclusive ale Parlamentului European și ale Consiliului în luarea deciziilor cu privire la conținutul legislației Uniunii. În urma adoptării acestei modificări a Directivei 2003/87/CE, notificarea către Secretariatul OACI a diferențelor dintre CORSIA și EU ETS ar trebui să fie actualizată pentru a reflecta revizuirile aduse dreptului Uniunii.

(5) Abordarea provocărilor legate de climă și mediu și atingerea obiectivelor Acordului de la Paris se află în centrul Comunicării privind „Pactul verde european”, adoptată de Comisie la 11 decembrie 2019[8].

(6) În cadrul angajamentului actualizat de reducere stabilit la nivel național al Uniunii și al statelor sale membre, prezentat secretariatului CCONUSC la 17 decembrie 2020[9], Uniunea s-a angajat să reducă emisiile nete de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii cu cel puțin 55 % față de nivelurile din 1990 până în 2030.

(7) Uniunea a consacrat în legislație obiectivul neutralității climatice la nivelul întregii economii până în 2050 în Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului[10]. Regulamentul respectiv stabilește, de asemenea, un angajament intern obligatoriu al Uniunii de reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră (emisii după deducerea absorbțiilor) cu cel puțin 55 % sub nivelurile din 1990 până în 2030.

(8) Prezenta modificare a Directivei 2003/87/CE vizează punerea în aplicare, în sectorul aviației, a contribuțiilor Uniunii în temeiul Acordului de la Paris și a cadrului de reglementare pentru atingerea obiectivului climatic obligatoriu al Uniunii pentru 2030

---

6 Decizia (UE) 2020/954 a Consiliului din 25 iunie 2020 privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene, în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale, în ceea ce privește notificarea participării voluntare la Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA) începând cu 1 ianuarie 2021 și în ceea ce privește opțiunea selectată pentru calcularea, în perioada 2021-2023, a cerințelor de compensare care îi vizează pe operatorii de aeronave (JO L 212, 3.7.2020, p. 14).

7 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).

8 COM(2019) 640 final.

9 https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf.

10 Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice (JO L 243, 9.7.2021, p. 1).

de reducere la nivel intern a emisiilor nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % față de nivelurile din 1990 până în 2030, stabilit în Regulamentul (UE) 2021/....

(9) Aviația ar trebui să contribuie la eforturile de reducere a emisiilor necesare pentru atingerea obiectivului climatic al Uniunii pentru 2030. Prin urmare, cantitatea totală de certificate pentru aviație ar trebui consolidată și supusă factorului linear de reducere.

(10) Realizarea obiectivului climatic mai ambițios va necesita canalizarea unui număr cât mai mare de resurse posibil către tranziția climatică. Prin urmare, toate veniturile obținute în urma licitării certificatelor de emisii care nu sunt atribuite bugetului Uniunii ar trebui utilizate în scopuri legate de climă.

(11) În conformitate cu articolul 28b alineatul (3) din Directiva 2003/87/CE, Uniunea trebuie să evalueze schema CORSIA a OACI și să o pună în aplicare în mod corespunzător și în concordanță cu angajamentul Uniunii de reducere a emisiilor la nivelul întregii economii pentru 2030.

(12) Cantitatea totală de certificate pentru aviație ar trebui consolidată la nivelul alocării pentru zborurile care pleacă de pe un aerodrom situat în SEE și care sosesc pe un aerodrom situat în SEE, în Elveția sau în Regatul Unit. Alocarea pentru anul 2024 ar trebui să se bazeze pe alocarea totală pentru operatorii de aeronave activi în anul 2023, redusă cu factorul linear de reducere prevăzut la articolul 9 din Directiva 2003/87/CE. Nivelul alocării ar trebui majorat pentru a se ține seama de rutele care nu au fost acoperite de EU ETS în anul 2023, dar care sunt acoperite de EU ETS începând cu anul 2024.

(13) Creșterea licitării începând cu anul următor intrării în vigoare a prezentei modificări a Directivei 2003/87/CE ar trebui să fie regula pentru alocarea certificatelor în sectorul aviației, ținând seama de capacitatea sectorului de a transfera costul crescut al emisiilor de CO_2.

(14) Directiva 2003/87/CE ar trebui, de asemenea, modificată în ceea ce privește unitățile de conformitate acceptabile, pentru a se ține seama de criteriile de eligibilitate ale unității adoptate de Consiliul OACI în cadrul celei de a 216-a sesiuni din martie 2019, ca element esențial al CORSIA. Companiile aeriene cu sediul în Uniune ar trebui să poată utiliza creditele internaționale pentru asigurarea conformității zborurilor înspre sau dinspre țări terțe considerate drept participante la CORSIA. Pentru a se asigura că punerea în aplicare a CORSIA de către Uniune sprijină obiectivele Acordului de la Paris și oferă stimulente pentru o largă participare la CORSIA, creditele ar trebui să provină de la state care sunt părți la Acordul de la Paris și care participă la CORSIA, iar dubla contabilizare a creditelor ar trebui evitată.

(15) În vederea asigurării unor condiții uniforme de utilizare a creditelor internaționale în conformitate cu articolul 11a din Directiva 2003/87/CE, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a adopta o listă a creditelor care au fost considerate acceptabile de Consiliul OACI pentru a fi utilizate pentru conformitatea cu CORSIA și care îndeplinesc condițiile de eligibilitate de mai sus. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului[11].

[11] Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

(16) Pentru a se asigura că sunt instituite măsurile necesare pentru autorizarea de către părțile participante, ajustările în timp util ale raportării emisiilor antropice de la surse și a absorbțiilor de către absorbanți care fac obiectul contribuțiilor stabilite la nivel național ale părților participante, precum și pentru a se evita dubla contabilizare și creșterea netă a emisiilor globale, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili cerințe detaliate pentru astfel de măsuri. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului[12].

(17) Pentru punerea în aplicare a CORSIA pentru alte zboruri decât cele care pleacă de pe un aerodrom situat în SEE și care sosesc pe un aerodrom situat în SEE, în Elveția sau în Regatul Unit, obligațiile de restituire ar trebui reduse pentru operatorii de aeronave cu sediul în Uniune care operează aceste zboruri. Obligațiile de restituire ale operatorilor de aeronave pentru aceste zboruri ar trebui reduse doar la cota lor din emisiile colective generate de aviația internațională peste nivelurile colective din 2019, în ceea ce privește emisiile din perioada 2021-2023, și peste nivelurile colective din perioada 2019-2020 pentru anii următori ai aplicării CORSIA.

(18) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru includerea pe listă a țărilor despre care se consideră că aplică CORSIA în sensul Directivei 2003/87/CE în temeiul articolului 25a alineatul (3) din directiva respectivă, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a adopta și a menține lista statelor, altele decât țările SEE, Elveția și Regatul Unit, care sunt considerate participante la CORSIA în sensul dreptului Uniunii. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului.

(19) Întrucât punerea în aplicare și asigurarea respectării CORSIA pentru operatorii de aeronave cu sediul în afara Uniunii trebuie să aparțină exclusiv țării de origine a acestor operatori de aeronave, punerea în aplicare a CORSIA pentru alte zboruri decât zborurile care pleacă de pe un aerodrom situat în SEE și care sosesc pe un aerodrom situat în SEE, în Elveția sau în Regatul Unit înseamnă scutirea operatorilor de aeronave cu sediul în afara Uniunii de obligațiile EU ETS pentru aceste zboruri.

(20) Pentru a asigura egalitatea de tratament în ceea ce privește rutele, zborurile înspre și dinspre țările care nu pun în aplicare CORSIA ar trebui scutite de obligațiile EU ETS sau CORSIA. Pentru a stimula punerea în aplicare integrală a CORSIA începând din 2027, exceptarea ar trebui să se aplice emisiilor numai până la 31 decembrie 2026.

(21) Zborurile înspre și dinspre țările cel mai puțin dezvoltate și statele insulare mici în curs de dezvoltare, astfel cum sunt definite de Organizația Națiunilor Unite, care nu pun în aplicare CORSIA, altele decât statele al căror PIB pe cap de locuitor este egal sau mai mare decât media Uniunii, ar trebui să fie scutite de obligațiile EU ETS sau CORSIA fără o dată-limită pentru exceptare.

(22) Pentru a asigura condiții uniforme de scutire a operatorilor de aeronave de cerințele de restituire prevăzute la articolul 12 alineatul (8) din Directiva 2003/87/CE în ceea ce privește emisiile generate de zborurile înspre și dinspre țările care aplică CORSIA într-un mod mai puțin strict în legislația sa internă sau care nu aplică dispozițiile CORSIA într-un mod egal cu toți operatorii de aeronave în temeiul articolului 25a alineatul (7)

[12] Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

din directiva respectivă, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a scuti companiile aeriene cu sediul în Uniune de cerințele de restituire în ceea ce privește emisiile generate de zborurile în cazul cărora are loc o denaturare semnificativă a concurenței în detrimentul companiilor aeriene cu sediul în Uniune din cauza unei puneri în aplicare sau a unei aplicări mai puțin stricte a CORSIA în țara terță. Denaturarea concurenței ar putea fi cauzată de o abordare mai puțin strictă a creditelor de compensare eligibile sau de dispoziții privind dubla contabilizare. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului.

(23) Pentru a asigura condiții uniforme de stabilirea unor condiții de concurență echitabile pe rutele dintre două țări diferite care aplică CORSIA, în cazul în care țările respective permit operatorilor de aeronave să utilizeze alte unități decât cele din lista adoptată în temeiul articolului 11a alineatul (8) din Directiva 2003/87/CE, în temeiul articolului 25a alineatul (8) din directiva respectivă, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a permite operatorilor de aeronave cu sediul într-un stat membru să utilizeze și alte tipuri de unități față de lista adoptată în temeiul articolului 11a alineatul (8) sau să nu aibă obligații în temeiul condițiilor de la articolul 11a alineatele (2) și (3). Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului.

(24) Pentru a asigura condiții de concurență echitabile pe rutele dintre două țări terțe care pun în aplicare CORSIA, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din tratat ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește acceptarea altor credite pe rutele respective. Este deosebit de important ca, în cursul activității sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare[13]. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

(25) Ar trebui acordată o atenție deosebită promovării accesibilității în regiunile ultraperiferice ale Uniunii. Prin urmare, ar trebui să se prevadă o derogare de la EU ETS pentru emisiile generate de zborurile dintre un aerodrom situat într-o regiune ultraperiferică a unui stat membru și un aerodrom situat în același stat membru.

(26) O abordare cuprinzătoare a inovării este importantă pentru atingerea obiectivelor Pactului verde european și pentru competitivitatea industriei europene. Acest lucru este deosebit de important pentru decarbonizarea dificilă a unor sectoare precum aviația și transportul maritim, în care trebuie implementată o combinație de îmbunătățiri operaționale, combustibili alternativi neutri din punctul de vedere al impactului asupra climei și soluții tehnologice. Prin urmare, statele membre ar trebui să se asigure că dispozițiile naționale de transpunere nu împiedică inovațiile și sunt neutre din punct de vedere tehnologic. La nivelul UE, eforturile necesare în materie de C&I sunt sprijinite, printre altele, prin Programul-cadru Orizont Europa, care include finanțare semnificativă și noi instrumente pentru sectoarele care intră sub incidența ETS.

[13] JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

(27) Întrucât obiectivele prezentei directive nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere amploarea și efectele sale, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective.

(28) Prin urmare, Directiva 2003/87/CE ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Directiva 2003/87/CE se modifică după cum urmează:

(1) Articolul 3c se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (2) se elimină;

(b) se adaugă următoarele alineate (5), (6) și (7):

„(5) Comisia stabilește cantitatea totală de certificate care urmează să fie alocate operatorilor de aeronave pentru anul 2024 pe baza numărului total de certificate alocate pentru operatorii de aeronave care desfășurau activități de aviație care intră în domeniul de aplicare a anexei I în anul 2023, redusă cu factorul linear de reducere specificat la articolul 9, și publică cantitatea respectivă, precum și cantitatea de certificate care ar fi fost alocate cu titlu gratuit în 2024 în cazul în care normele privind alocarea cu titlu gratuit nu ar fi fost actualizate.

(6) În ceea ce privește zborurile care pleacă de pe un aerodrom situat în SEE și care sosesc pe un aerodrom situat în SEE, în Elveția sau în Regatul Unit, care nu erau acoperite de EU ETS în 2023, cantitatea totală de certificate care urmează să fie alocate operatorilor de aeronave se majorează cu nivelurile alocărilor, inclusiv alocarea cu titlu gratuit și licitarea, care ar fi fost efectuate dacă ar fi fost acoperite de EU ETS în anul respectiv, reduse cu factorul linear de reducere specificat la articolul 9.

(7) Prin derogare de la articolul 12 alineatul (2a), de la articolul 14 alineatul (3) și de la articolul 16, statele membre consideră că cerințele stabilite la dispozițiile respective sunt îndeplinite și nu iau măsuri împotriva operatorilor de aeronave în ceea ce privește emisiile generate până în 2030 în urma zborurilor dintre un aerodrom situat într-o regiune ultraperiferică a unui stat membru și un aerodrom situat în același stat membru în afara regiunii ultraperiferice respective.”.

(2) Articolul 3d se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) În 2024, 25 % din cantitatea de certificate pentru care ar fi avut loc alocarea cu titlu gratuit, astfel cum a fost publicată în conformitate cu articolul 3c, se scoate la licitație.”,

(b) se adaugă următoarele alineate (1a), (1b), (1c) și (1d):

„(1a) În 2025, 50 % din cantitatea de certificate pentru care ar fi avut loc alocarea cu titlu gratuit în anul respectiv, calculată de la publicarea în conformitate cu articolul 3c, se scoate la licitație.

(1b) În 2026, 75 % din cantitatea de certificate pentru care ar fi avut loc alocarea cu titlu gratuit în anul respectiv, calculată de la publicarea în conformitate cu articolul 3c, se scoate la licitație.

(1c) Începând din 1 ianuarie 2027, întreaga cantitate de certificate pentru care alocarea cu titlu gratuit ar fi avut loc în anul respectiv se scoate la licitație.

(1d) Certificatele care sunt alocate cu titlu gratuit se alocă operatorilor de aeronave proporțional cu cota lor de emisii verificate provenite din activități de aviație raportate în 2023. Acest calcul ține seama, de asemenea, de emisiile verificate provenite din activitățile de aviație raportate în ceea ce privește zborurile care sunt acoperite de EU ETS numai de la 1 ianuarie 2023.”,

(c) alineatul (2) se elimină;

(d) la alineatul (3), prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 23, acte delegate de completare a prezentei directive în ceea ce privește modalitățile detaliate de licitare de către statele membre a certificatelor pentru aviație în conformitate cu alineatele (1), (1a), (1b), (1c) și (1d) din prezentul articol, inclusiv în ceea ce privește modalitățile de transfer al unei părți din veniturile provenite din licitarea respectivă către bugetul general al Uniunii.”,

(e) alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Statele membre determină utilizarea veniturilor obținute în urma licitării certificatelor de emisii reglementate de prezentul capitol, cu excepția veniturilor stabilite ca resurse proprii în conformitate cu articolul 311 alineatul (3) din tratat și înscrise în bugetul general al Uniunii. Statele membre utilizează veniturile obținute în urma licitării certificatelor de emisii în conformitate cu articolul 10 alineatul (3).”

(3) Articolele 3e și 3f se elimină.

(4) La articolul 6 alineatul (2), litera (e) se înlocuiește cu următorul text:

„(e) obligația de a restitui certificate care corespund emisiilor totale ale instalației în fiecare an calendaristic, conform verificărilor efectuate în conformitate cu articolul 15, în termen de patru luni de la sfârșitul anului în cauză.”.

(5) Articolul 11a se modifică după cum urmează:

(a) alineatele (1)-(3) se înlocuiesc cu următorul text:

„(1) Sub rezerva alineatelor (2) și (3) din prezentul articol, operatorii de aeronave care dețin un certificat de operator aerian eliberat de un stat membru sau sunt înregistrați într-un stat membru, inclusiv în regiunile ultraperiferice, pe teritoriile dependente și pe teritoriile statului membru respectiv, pot utiliza următoarele unități pentru a-și îndeplini obligațiile prevăzute la articolul 12 în ceea ce privește emisiile generate de zborurile înspre și dinspre țările enumerate în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 25a alineatul (3):

(a) credite autorizate de părțile participante la mecanismul instituit în temeiul articolului 6 alineatul (4) din Acordul de la Paris;

(b) credite autorizate de părțile participante la programele de creditare care au fost considerate eligibile de către Consiliul OACI, astfel cum au fost identificate în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul alineatului (8);

(c) credite autorizate prin acorduri între părți în temeiul alineatului (5);

(d) credite acordate pentru proiecte la nivelul Uniunii în temeiul articolului 24a.

(2) Unitățile menționate la alineatul (1) literele (a) și (b) pot fi utilizate dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

(a) provin dintr-o țară care este parte la Acordul de la Paris în momentul utilizării;

(b) provin dintr-o țară care este menționată în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 25a alineatul (3) ca participând la Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA). Această condiție nu se aplică emisiilor anterioare anului 2027 și nici țărilor cel mai puțin dezvoltate și statelor insulare mici în curs de dezvoltare, astfel cum sunt definite de Organizația Națiunilor Unite, cu excepția țărilor al căror PIB pe cap de locuitor este egal sau mai mare decât media Uniunii.

(3) Unitățile menționate la alineatul (1) literele (a), (b) și (c) pot fi utilizate dacă există mecanisme de autorizare de către părțile participante, dacă se efectuează ajustări în timp util ale raportării emisiilor antropice de la surse și a absorbțiilor de către absorbanți care fac obiectul contribuțiilor stabilite la nivel național ale părților participante și dacă se evită dubla contabilizare și creșterea netă a emisiilor globale.

Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care stabilește cerințe mai detaliate pentru măsurile menționate la primul paragraf, care pot include cerințe de raportare și de înregistrare, precum și pentru enumerarea statelor sau a programelor care aplică aceste măsuri. Măsurile țin seama de flexibilitatea acordată țărilor cel mai puțin dezvoltate și statelor insulare mici în curs de dezvoltare. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 22a alineatul (2).”;

(c) alineatul (4) se elimină;

(d) se adaugă alineatul (8) cu următorul text:

„(8) Comisia adoptă un act de punere în aplicare care enumeră creditele care au fost considerate eligibile de către Consiliul OACI și care îndeplinesc condițiile prevăzute la alineatele (2) și (3). Comisia actualizează respectiva listă, după caz. Actul de punere în aplicare respectiv se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 22a alineatul (2).”.

(6) Articolul 12 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (6) se înlocuiește cu următorul text:

„(6) În conformitate cu metodologia stabilită în actul delegat menționat la alineatul (7), statele membre calculează în fiecare an compensarea pentru anul calendaristic precedent în sensul Standardelor internaționale și a practicilor recomandate referitoare la protecția mediului ale OACI în ceea ce privește Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională, altele decât cele care se aplică zborurilor care pleacă de pe un aerodrom situat în SEE și care sosesc pe un aerodrom situat în SEE, în Elveția sau în Regatul Unit, și informează, până la data de 30 noiembrie a fiecărui an, operatorii de aeronave care îndeplinesc toate condițiile următoare:

(a) operatorii de aeronavă dețin un certificat de operator aerian eliberat de un stat membru sau sunt înregistrați într-un stat membru, inclusiv în regiunile ultraperiferice, pe teritoriile dependente și pe teritoriile statului membru respectiv;

(b) produc emisii anuale de CO_2 mai mari de 10 000 de tone provenite de la utilizarea aeronavelor cu o masă maximă certificată la decolare mai mare de 5 700 kg care efectuează zboruri ce intră în domeniul de aplicare a anexei I, altele decât cele care pleacă și care sosesc în același stat membru (inclusiv regiunile ultraperiferice ale aceluiași stat membru), începând cu 1 ianuarie 2019.

În sensul primului paragraf litera (b), nu se iau în considerare emisiile de CO_2 generate de următoarele tipuri de zboruri:

(i) zboruri de stat;

(ii) zboruri umanitare;

(iii) zboruri medicale;

(iv) zboruri militare;

(v) zboruri de stingere a incendiilor.”;

(b) se adaugă următoarele alineate (7) și (8):

„(7) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a completa prezenta directivă prin stabilirea metodologiei de calculare a responsabilităților de compensare pentru operatorii de aeronave.

(8) În ceea ce privește zborurile înspre, dinspre și între țările enumerate în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 25a alineatul (3), operatorii de aeronave care dețin un certificat de operator aerian eliberat de un stat membru sau care este înregistrat într-un stat membru, inclusiv în regiunile ultraperiferice, în teritoriile dependente și pe teritoriile statului membru respectiv, anulează unitățile menționate la articolul 11a numai în ceea ce privește cantitatea notificată de statul membru respectiv pentru anul calendaristic relevant. Anularea are loc până la 31 ianuarie 2025 pentru emisiile din perioada 2021-2023, până la 31 ianuarie 2028 pentru emisiile din perioada 2024-2026, până la 31 ianuarie 2031 pentru emisiile din perioada 2027-2029, până la 31 ianuarie 2031 pentru emisiile din perioada 2027-2029, până la 31 ianuarie 2034 pentru emisiile din perioada 2030-2032 și până la 31 ianuarie 2037 pentru emisiile din perioada 2033-2035.”;

(7) La articolul 18a alineatul (3), litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) începând din 2024, cel puțin o dată la doi ani, actualizează lista pentru a include operatorii de aeronave care au efectuat ulterior o activitate de aviație menționată în anexa I.”.

(8) Articolul 23 se modifică după cum urmează:

(a) alineatele (2) și (3) se înlocuiesc cu următorul text:

„(2) Se conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 3d alineatul (3), la articolul 10 alineatul (4), la articolul 10a alineatele (1) și (8), la articolul 10b alineatul (5), la articolul 12 alineatul (7) al treilea paragraf, la articolul 19 alineatul (3), la articolul 22, la articolul 24 alineatul (3), la articolul 24a alineatul (1), la articolul 25a alineatul (1) și la articolul 28c pe o perioadă nedeterminată începând cu 8 aprilie 2018.

(3) Delegarea de competență menționată la articolul 3d alineatul (3), la articolul 10 alineatul (4), la articolul 10a alineatele (1) și (8), la articolul 10b alineatul (5), la articolul 12 alineatul (7) al treilea paragraf, la articolul 19 alineatul (3), la

articolul 22, la articolul 24 alineatul (3), la articolul 24a alineatul (1), la articolul 25a alineatul (1) și la articolul 28c poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificată în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.”;

(b) alineatul (6) se înlocuiește cu următorul text:

„(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 3d alineatul (3), al articolului 10 alineatul (4), al articolului 10a alineatele (1) și (8), al articolului 10b alineatul (5), al articolului 12 alineatul (6) al treilea paragraf, al articolului 19 alineatul (3), al articolului 22, al articolului 24 alineatul (3), al articolului 24a alineatul (1), al articolului 25a alineatul (1) și al articolului 28c intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea actului respectiv Parlamentului European și Consiliului sau în cazul în care, înainte de expirarea termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.”.

(9) La articolul 25a se adaugă următoarele alineate (3)-(9):

„(3) Comisia adoptă un act de punere în aplicare prin care enumeră țările, altele decât țările SEE, Elveția și Regatul Unit, despre care se consideră că aplică CORSIA în sensul prezentei directive, cu o valoare de referință din 2019 pentru perioada 2021-2023 și o valoare de referință 2019-2020 pentru fiecare an ulterior. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 22a alineatul (2).

(4) În ceea ce privește emisiile generate de zborurile înspre sau dinspre țările enumerate în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul alineatului (3), operatorii de aeronave care dețin un certificat de operator aerian eliberat de o țară sau care este înregistrat într-o țară enumerată în act nu sunt obligați să anuleze unități privind emisiile respective.

(5) În ceea ce privește emisiile generate până la 31 decembrie 2026 de zborurile dintre SEE și țări care nu sunt enumerate în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul alineatului (3), altele decât zborurile înspre Elveția și Regatul Unit, operatorii de aeronave nu sunt obligați să anuleze unități.

(6) În ceea ce privește emisiile generate de zborurile înspre și dinspre țările cel mai puțin dezvoltate și statele insulare mici în curs de dezvoltare, astfel cum sunt definite de Organizația Națiunilor Unite, altele decât cele enumerate în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul alineatului (3), operatorii de aeronave nu sunt obligați să anuleze unități.

(7) În cazul în care Comisia stabilește că există o denaturare semnificativă a concurenței care este în detrimentul operatorilor de aeronave care dețin un certificat de operator aerian eliberat de un stat membru sau care este înregistrat într-un stat membru, inclusiv în regiunile ultraperiferice, în teritoriile dependente și pe teritoriile statului membru respectiv, Comisia este împuternicită să adopte acte de punere în aplicare pentru a scuti operatorii de aeronave respectivi de cerințele de restituire prevăzute la articolul 12 alineatul (8) în ceea ce privește emisiile generate de zborurile înspre și dinspre aceste țări. Denaturarea concurenței poate fi cauzată de o

țară terță care aplică CORSIA într-un mod mai puțin strict în legislația sa națională sau care nu aplică dispozițiile CORSIA în mod egal cu toți operatorii de aeronave. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 22a alineatul (2).

(8) În cazul în care un operator de aeronave care deține un certificat de operator aerian eliberat de un stat membru sau este înregistrat într-un stat membru, inclusiv în regiunile ultraperiferice, teritoriile dependente și teritoriile statului membru respectiv, operează zboruri între două țări diferite enumerate în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul alineatului (3), inclusiv zboruri care au loc între Elveția, Regatul Unit și țările enumerate în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul alineatului (3), iar respectivele țări permit operatorilor de aeronave să utilizeze alte unități decât cele de pe lista suplimentară adoptată în temeiul articolului 11a alineatul (8), Comisia este împuternicită să adopte acte de punere în aplicare prin care să permită operatorilor de aeronave respectivi să utilizeze tipuri de unități suplimentare listei respective sau să nu respecte condițiile prevăzute la articolul 11a alineatele (2) și (3) în ceea ce privește emisiile provenite de la astfel de zboruri. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 22a alineatul (2).”.

(10) În anexa I, în tabel, după primul paragraf al rubricii „Aviație” din coloana „Activități” se introduce următorul text:

„Zborurile între aerodromuri situate în două țări diferite enumerate în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 25a alineatul (3) de către operatorii de aeronave care îndeplinesc toate condițiile următoare:

(a) operatorii de aeronavă dețin un certificat de operator aerian eliberat de un stat membru sau sunt înregistrați într-un stat membru, inclusiv în regiunile ultraperiferice, pe teritoriile dependente și pe teritoriile statului membru respectiv;

(b) produc emisii anuale de CO_2 mai mari de 10 000 de tone provenite de la utilizarea aeronavelor cu o masă maximă certificată la decolare mai mare de 5 700 kg care efectuează zboruri ce intră în domeniul de aplicare a anexei I, altele decât cele care pleacă și care sosesc în același stat membru (inclusiv regiunile ultraperiferice ale aceluiași stat membru), începând cu 1 ianuarie 2019. În sensul prezentului punct, nu se iau în considerare emisiile generate de următoarele tipuri de zboruri: (i) zboruri de stat; (ii) zboruri umanitare; (iii) zboruri medicale; (iv) zboruri militare; (v) zboruri de stingere a incendiilor.”.

Articolul 2

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 31 decembrie 2023. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul măsurilor respective.

Atunci când statele membre adoptă aceste măsuri, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Statele membre transmit Comisiei conținutul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 3

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 4

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European,	*Pentru Consiliu,*
Președintele	*Președintele*