COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 14.7.2021
COM(2021) 567 final

2021/0204 (COD)

Propunere de

DECIZIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 2003/87/CE în ceea ce privește notificarea compensării legate de o măsură globală bazată pe piață pentru operatorii de aeronave cu sediul în Uniune

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Prezenta propunere introduce o modificare a normelor din domeniul aviației în contextul sistemului UE de comercializare a certificatelor de emisii (EU ETS) pentru a pune în aplicare notificarea statelor membre către companiile aeriene cu sediul în UE cu privire la compensarea pentru anul 2021 în cadrul Schemei de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA) a Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI).

Obiectivul este de a pune în aplicare această notificare într-un mod care să reducă la minimum sarcina administrativă a autorităților naționale și a operatorilor de transport aerian și să ofere securitate juridică în ceea ce privește compensarea CORSIA de către companiile aeriene cu sediul în statele membre.

Schema CORSIA a OACI este un mecanism de compensare prin care țările ar trebui să se asigure că companiile aeriene cu sediul în țările respective compensează emisiile de CO_2 care depășesc nivelul de referință relevant prin credite internaționale. Din cauza pandemiei de COVID-19, Consiliul OACI a decis în iunie 2020 că, pentru perioada 2021-2023, ar trebui să fie utilizate ca referință emisiile din 2019, și nu media emisiilor din perioada 2019-2020[1]. Evaluarea CORSIA din 2022 va examina impactul COVID-19 asupra CORSIA în ceea ce privește mai multe aspecte.

Sub rezerva diferențelor notificate în 2018[2] și a modului în care Parlamentul European și Consiliul modifică legislația Uniunii, UE intenționează să pună în aplicare CORSIA. Prin urmare, companiile aeriene cu sediul în UE ar trebui să restituie credite, dacă este cazul, pentru a se conforma compensării din cadrul CORSIA în ceea ce privește emisiile lor din 2021. Astfel cum se prevede în standardele și practicile recomandate ale CORSIA, statele membre ale UE ar trebui să calculeze și să informeze companiile aeriene cu privire la compensarea acestora referitor la emisiile din 2021 până la 30 noiembrie 2022; ulterior, companiile aeriene respective ar trebui să anuleze numărul corespunzător de credite până la 31 ianuarie 2025.

Din cauza pandemiei de COVID-19, emisiile de CO_2 ale sectorului aviației în contextul ETS au scăzut în 2020 cu 64 % față de 2019[3]. În noiembrie 2020, Organizația Europeană pentru Siguranța Navigației Aeriene (Eurocontrol) și-a publicat previziunile privind redresarea

---

1 https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-and-Covid-19.aspx

2 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).

3 https://ec.europa.eu/clima/news/emissions-trading-greenhouse-gas-emissions-reduced-2020_en

sectorului aviatic european pentru perioada 2020-2024[4]. Documentul descrie impactul pandemiei de COVID-19 asupra traficului aerian. Conform previziunilor, chiar și în scenariul cel mai optimist, nivelurile de emisii din 2019 nu ar fi atinse înainte de 2024, în timp ce scenariul cel mai pesimist preconizează că nivelul respectiv nu se va atinge până în 2029.

Deși estimările nu prevăd nicio cerință efectivă de compensare CORSIA în perioada 2021-2023, ar trebui totuși să existe o obligație legală în dreptul Uniunii ca statele membre să notifice cifrele referitoare la compensare companiilor aeriene cu sediul în UE până la 30 noiembrie 2022 în ceea ce privește emisiile din 2021. Pe baza dovezilor factuale menționate mai sus cu privire la anul 2020 și prima jumătate a anului 2021, probabilitatea ca orice cerințe efective de compensare CORSIA să se materializeze pentru 2021 este minimă și, de asemenea, este foarte scăzută în ceea ce privește anul 2022. Prin urmare, prezenta propunere prevede că, odată ce va deveni clar care este cifra de compensare suplimentară pentru anul 2021 (cel mai probabil zero), statele membre le vor comunica acest lucru companiilor aeriene în cursul anului 2022. Prezenta propunere ar trebui să fie adoptată de Consiliu și de Parlamentul European după ce vor fi cunoscute datele privind emisiile pentru 2021, adică după 1 ianuarie 2022.

Aceeași abordare va fi adoptată și pentru anii următori în cazul în care propunerile relevante ale pachetului „Pregătiți pentru 55” nu vor fi fost încă adoptate.

Obligațiile legate de ETS ale companiilor aeriene cu sediul în UE rămân în vigoare conform dreptului Uniunii în temeiul Directivei 2003/87/CE. Obligațiile includ obligația de a monitoriza și raporta emisiile acestora, inclusiv cele legate de zborurile dintre SEE și țările terțe.

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

Revizuirea normelor ETS din sectorul aviației face parte integrantă din pachetul UE „Pregătiți pentru 55”. Revizuirea include punerea în aplicare a CORSIA prin intermediul Directivei EU ETS.

Prezenta propunere este singura modificare legată de CORSIA care ar trebui să fie în vigoare până la 30 noiembrie 2022, astfel încât notificarea unei compensări suplimentare egale cu zero să poată avea loc până la data respectivă.

Alte modificări legate de punerea în aplicare a CORSIA includ dispoziții privind utilizarea creditelor internaționale pentru zborurile din afara SEE; obligații de restituire pentru zborurile din afara SEE; tratamentul aplicat companiilor aeriene din afara UE pentru zborurile extraeuropene; tratamentul aplicat companiilor aeriene cu sediul în UE pentru rutele pe care CORSIA nu este aplicată în același mod; și domeniul de aplicare al directivei în cazul zborurilor efectuate de companii aeriene din UE între două țări terțe. Aceste modificări suplimentare legate de punerea în aplicare a CORSIA sunt incluse într-o propunere mai amplă de directivă de modificare a Directivei 2003/87/CE în ceea ce privește contribuția 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.

[4] https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-five-year-forecast-2020-2024

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Această propunere foarte specifică nu ridică nicio problemă de coerență cu alte politici ale Uniunii.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

- **Temeiul juridic**

Temeiul juridic al prezentei propuneri este articolul 192 din TFUE. În conformitate cu articolul 191 și cu articolul 192 alineatul (1) din TFUE, Uniunea Europeană contribuie la îndeplinirea, printre altele, a următoarelor obiective: conservarea, protecția și îmbunătățirea calității mediului; promovarea pe plan internațional a unor măsuri destinate să contracareze problemele de mediu la scară regională sau mondială și în special lupta împotriva schimbărilor climatice.

- **Subsidiaritatea (în cazul competențelor neexclusive)**

Schimbările climatice reprezintă o problemă transfrontalieră, iar acțiunea UE poate completa și consolida în mod eficace acțiunile regionale, naționale și locale. Coordonarea acțiunilor în domeniul climei ar trebui realizată la nivel european și, acolo unde este posibil, ar trebui facilitate acțiuni eficiente la nivel mondial. Acțiunea UE este justificată din motive de subsidiaritate, astfel cum se prevede la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. Începând din 1992, Uniunea Europeană a depus eforturi pentru a dezvolta soluții comune și a impulsiona acțiunile la nivel mondial în vederea combaterii schimbărilor climatice. Mai exact, acțiunea la nivelul UE va asigura îndeplinirea eficientă din punctul de vedere al costurilor a obiectivelor de reducere a emisiilor până în 2030 și pe termen lung, asigurându-se totodată corectitudinea și integritatea de mediu. Articolele 191-193 din TFUE confirmă și precizează competențele UE în domeniul schimbărilor climatice.

- **Proporționalitatea**

Prezenta propunere respectă principiul proporționalității, deoarece aceasta nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor privind îndeplinirea obiectivului UE de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor, asigurând totodată corectitudinea și integritatea de mediu.

- **Alegerea instrumentului**

O decizie a Parlamentului și a Consiliului adoptată prin intermediul procedurii legislative ordinare[5] este considerată a fi instrumentul adecvat pentru modificarea Directivei ETS, deoarece acțiunile necesare urmează să fie întreprinse de statele membre. Această alegere este conformă cu precedentele stabilite prin trei decizii anterioare legate de ETS (Decizia privind

[5] Spre deosebire de actele care au drept obiect numai pozițiile din cadrul organismelor internaționale în temeiul articolului 218 alineatul (9) din tratat, care au implicat doar Consiliul, de exemplu Decizia Consiliului de notificare a diferențelor către OACI.

adaptarea calendarului[6], Decizia privind rezerva pentru stabilitatea pieței[7] și prima Decizie de derogare temporară[8]).

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

• Evaluările *ex post*/verificări ale adecvării legislației existente

Nu s-a realizat nicio evaluare ex post și nicio verificare a adecvării în legătură cu prezenta propunere, având în vedere stadiul incipient de punere în aplicare a legislației existente și, prin urmare, disponibilitatea limitată a datelor.

• Consultări cu părțile interesate

Părțile interesate au fost consultate cu privire la opțiunile de politică pentru punerea în aplicare a CORSIA prin intermediul EU ETS, după caz. Evaluarea inițială a impactului privind normele actualizate pentru ETS din sectorul aviației a fost publicată la 3 iulie 2020, cu o perioadă de feedback care a durat până la 28 august 2020, iar consultarea publică deschisă a fost realizată prin intermediul unui sondaj online în perioada 1 octombrie 2020-14 ianuarie 2021. Rezultatele consultărilor părților interesate sunt rezumate într-o anexă la evaluarea impactului care însoțește Propunerea de directivă de modificare a Directivei 2003/87/CE în ceea ce privește contribuția 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[9].

• Evaluarea impactului

Obiectul prezentei propuneri se referă la notificarea de către statele membre a compensării și nu are niciun impact asupra mediului sau a economiei în comparație cu situația actuală.

Opțiunile de politică pentru punerea în aplicare a CORSIA și intensificarea licitării în sectorul aviației au fost evaluate în evaluarea impactului care însoțește Propunerea de directivă de modificare a Directivei 2003/87/CE în ceea ce privește contribuția 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[10].

• 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

---

6 Decizia 1359/2013/UE de modificare a Directivei 2003/87/CE prin clarificarea dispozițiilor privind calendarul licitațiilor de cote de emisie de gaze cu efect de seră (JO L 343, 19.12.2013, p. 1).

7 Decizia (UE) 2015/1814 privind înființarea și funcționarea unei rezerve pentru stabilitatea pieței aferentă schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră și de modificare a Directivei 2003/87/CE (JO L 264, 9.10.2015, p. 1).

8 Decizia 377/2013/UE privind derogarea temporară de la Directiva 2003/87/CE de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității (JO L 113, 25.4.2013, p. 1).

9 Documentul de lucru al serviciilor Comisiei [a se adăuga trimiterea]

10 Documentul de lucru al serviciilor Comisiei [a se adăuga trimiterea]

principiul dezvoltării durabile, astfel cum se prevede la articolul 37 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene[11].

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Prezenta propunere nu are implicații bugetare.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de implementare și măsuri de monitorizare, evaluare și raportare**

Autoritățile naționale și operatorii de aeronave pot utiliza infrastructura existentă în ceea ce privește monitorizarea și raportarea emisiilor operatorilor de aeronave. Întrucât nu sunt prevăzute tranzacții, nu sunt necesare acorduri în materie de registre.

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

La articolul 12 din Directiva 2003/87/CE se adaugă un nou alineat, care le impune autorităților naționale ale statelor membre obligația legală de a notifica compensarea suplimentară [cel mai probabil: zero] pentru operatorii de aeronave cu sediul în UE în ceea ce privește emisiile lor din 2021.

Operatorii de aeronave care trebuie notificați sunt operatorii de aeronave menționați la articolul 1 din Regulamentul delegat 2019/1603 al Comisiei care pun în aplicare CORSIA, după caz, în ceea ce privește monitorizarea și raportarea emisiilor.

[11] JO C 326, 26.10.2012, p. 391.

2021/0204 (COD)

Propunere de

DECIZIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 2003/87/CE în ceea ce privește notificarea compensării legate de o măsură globală bazată pe piață pentru operatorii de aeronave cu sediul în Uniune

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) Schema de compensare și de reducere a emisiilor de dioxid de carbon pentru aviația internațională (CORSIA) a Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) este operațională din 2019 în ceea ce privește monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor și este destinată să fie o măsură bazată pe piață aplicată la nivel mondial care vizează compensarea emisiilor de dioxid de carbon generate de aviația internațională începând cu 1 ianuarie 2021 peste un nivel fix al emisiilor, cu anumite credite de compensare.

(2) Sub rezerva diferențelor dintre legislația UE și CORSIA, notificate OACI în urma Deciziei (UE) 2018/2027 a Consiliului[3], și a modului în care Parlamentul European și Consiliul modifică legislația Uniunii, Uniunea intenționează să pună în aplicare CORSIA.

(3) Regulamentul delegat (UE) 2019/1603 al Comisiei[4] a fost adoptat pentru a pune în aplicare în mod corespunzător normele CORSIA privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor generate de aviație. Compensarea în sensul Standardelor

---

1 JO C […], […], p. […].

2 JO C […], […], p. […].

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).

4 Regulamentul delegat (UE) 2019/1603 al Comisiei din 18 iulie 2019 de completare a Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește măsurile adoptate de Organizația Aviației Civile Internaționale pentru monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor generate de aviație în scopul punerii în aplicare a unei măsuri globale bazate pe piață (JO L 250, 30.9.2019, p. 10).

internaționale și a practicilor recomandate pentru CORSIA[5] este calculată pe baza emisiilor de CO_2 verificate în conformitate cu regulamentul menționat anterior.

(4) Ca urmare a unei scăderi semnificative a emisiilor generate de aviație în 2020, în contextul pandemiei de COVID-19, Consiliul OACI a decis, în cadrul celei de a 220-a sesiuni din iunie 2020, că, pentru anii 2021-2023, emisiile din 2019 ar trebui să fie utilizate ca referință pentru calculul compensării de către operatorii de aeronave.

(5) Este foarte probabil ca emisiile generate de aviație în 2021 să nu depășească nivelurile colective înregistrate în 2019. Prin urmare, se estimează că compensarea suplimentară a operatorilor de aeronave va fi zero pentru anul 2021.

(6) Statele membre ar trebui să pună în aplicare CORSIA prin notificarea, până la 30 noiembrie 2022, a operatorilor de aeronave cu sediul în statele membre respective cu privire la compensarea lor pentru anul 2021.

(7) Întrucât obiectivele prezentei decizii nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere amploarea sau 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 decizie nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective.

(8) Pentru a asigura certitudinea cu privire la nivelul de compensare în ceea ce privește anul 2021, prezenta decizie ar trebui adoptată după 1 ianuarie 2022, când se va cunoaște nivelul total al emisiilor pentru anul 2021.

(9) Este important să se asigure securitatea juridică pentru autoritățile naționale și pentru operatorii de aeronave în ceea ce privește compensarea CORSIA pentru anul 2021 cât mai curând posibil în cursul anului 2022. Prin urmare, prezenta decizie ar trebui să intre în vigoare fără întârziere.

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

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

La articolul 12 din Directiva 2003/87/CE se adaugă alineatul (6), cu următorul text:

„6. Până la 30 noiembrie 2022, statele membre notifică operatorilor de aeronave că, în ceea ce privește anul 2021, fac obiectul unei compensări [zero] în sensul Standardelor internaționale și al practicilor recomandate ale OACI referitoare la protecția mediului pentru Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională. Statele membre notifică operatorii de aeronave care îndeplinesc următoarele condiții:

(a) 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;

[5] 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 (anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago).

(b) produc emisii anuale de CO_2 mai mari de 10 000 de tone, care provin din utilizarea de avioane cu o masă maximă autorizată la decolare mai mare de 5 700 kg, care efectuează zboruri incluse în anexa I, altele decât cele cu plecare și sosire în același stat membru (inclusiv în 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 ale serviciilor de pompieri.”

Articolul 2

Prezenta decizie intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Adoptată la Bruxelles,

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