COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 3.12.2025
COM(2025) 735 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

privind funcționarea pieței europene a carbonului în 2024

{SWD(2025) 388 final}

Cuprins

1. Introducere 3
2. Situația actuală a EU ETS 4
2.1. Domeniu și sferă de aplicare 4
2.2. ETS2 – noua schemă de comercializare a certificatelor de emisii în sectorul clădirilor, al transportului rutier și în alte sectoare 5
2.3. Fondul social pentru climă 6
2.3.1. Planurile sociale pentru climă 6
3. Plafonul pentru emisii 7
4. Vânzarea certificatelor prin licitație 11
4.1. Vânzarea prin licitație și anularea certificatelor ca urmare a extinderii domeniului de aplicare al EU ETS la transportul maritim 12
4.2. Mecanismul de flexibilitate al Regulamentului privind partajarea eforturilor 13
4.3. Anularea voluntară a certificatelor 13
5. Alocarea cu titlu gratuit a certificatelor 14
5.1. Mecanismul de ajustare a carbonului la frontieră 16
6. Piața carbonului din UE 18
6.1. Echilibrarea cererii și a ofertei 18
6.2. Supravegherea pieței 19
7. Tendințe în materie de emisii 22
7.1. Emisii provenite din arderea combustibililor fosili în instalații 23
8. Veniturile din EU ETS 25
8.1. Ajutoarele pentru costuri indirecte 29
8.2. Fondul ETS pentru inovare 31
8.3. Fondul ETS pentru modernizare 34
8.4. Fondul ETS pentru decarbonizare destinat Greciei 35
9. Aviație 36
10. Transportul maritim 39
11. Cadrul de punere în aplicare a EU ETS 40
11.1. Monitorizarea și raportarea emisiilor 41
11.1.1. Monitorizarea și raportarea emisiilor provenite din incinerarea deșeurilor municipale 42
11.1.2. Monitorizarea și raportarea altor efecte ale aviației decât emisiile de CO_2 42
11.2. Verificarea și acreditarea 43
11.3. Documente de orientare 44
11.4. Autoritățile naționale competente 44
11.5. Conformitatea cu EU ETS 45
11.6. Cadrul de punere în aplicare pentru transportul maritim 47

11.6.1. Monitorizarea și raportarea emisiilor 47
11.6.2. Verificarea și acreditarea 48
11.6.3. Autoritățile de administrare 48
11.6.4. Conformitatea cu EU ETS pentru transportul maritim 48
11.6.5. Punerea în aplicare a ETS2 49
12. EU ETS în contextul guvernanței UE în domeniul climei și al energiei 49
13. Legătura dintre EU ETS și schema ETS a Elveției 50
14. Rezumat 54

1. Introducere

Schema Uniunii Europene de comercializare a certificatelor de emisii (EU ETS) este o piatră de temelie a politicii sale în domeniul climei, menită să reducă emisiile într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor. În conformitate cu principiul „poluatorul plătește”, schema stabilește un plafon și un preț pentru emisiile generate de sectoarele energetic, industrial, al transportului maritim și o parte din sectorul aviației din Europa. Emisiile care fac obiectul EU ETS reprezintă aproximativ 40 % din totalul emisiilor UE.

Plafonul asigură scăderea emisiilor în timp, iar prețul carbonului, determinat de piață, motivează întreprinderile să implementeze soluții și să facă investiții pentru a reduce emisiile - în cazul în care acest lucru este mai rentabil și poate fi realizat într-un mod neutru din punct de vedere tehnologic. Prețul carbonului determină și veniturile generate de EU ETS.

De la lansarea sa în 2005, EU ETS a contribuit la scăderea cu 50 % a emisiilor generate de producția de energie electrică și termică și de producția industrială[1] și este pe cale să atingă obiectivul de reducere cu 62 % stabilit pentru 2030 (comparativ cu 2005). Până în prezent, schema a generat venituri din licitarea certificatelor în valoare de aproximativ 248 de miliarde EUR, distribuite în principal către bugetele naționale, care urmează să fie utilizate pentru combaterea schimbărilor climatice și transformarea energetică.

Prezentul raport face bilanțul funcționării EU ETS în 2024, luând în considerare și evoluțiile relevante din prima jumătate a anului 2025. Raportul oferă o imagine de ansamblu actualizată a principalelor aspecte ale cadrului scheme și evidențiază evoluțiile anuale.

Cel mai important, raportul reamintește tendințele EU ETS în ceea ce privește emisiile și veniturile obținute în urma licitării certificatelor de emisii. În 2024, emisiile provenite de la instalațiile energetice și industriale în cadrul EU ETS au continuat să scadă, scăzând cu 5,8 % față de nivelurile din 2023. În sectorul aviației, emisiile intraeuropene au crescut cu 15 % față de 2023, parțial din cauza extinderii domeniului geografic de aplicare (reincluderea zborurilor externe care implică regiuni ultraperiferice). În același timp, 2024 a marcat primul an în care emisiile generate de transportul maritim au fost incluse în EU ETS.

Veniturile totale generate de EU ETS în 2024 s-au ridicat la 38,8 miliarde EUR. Acestea au fost direcționate în principal către bugetele statelor membre, dar și către fondurile pentru inovare și modernizare, precum și către bugetul Mecanismului de redresare și reziliență în vederea realizării planului REPowerEU[2]. Raportul descrie modul în care statele membre și-au utilizat veniturile din ETS în 2024 și sintetizează evoluțiile din cadrul fondurilor pentru inovare și modernizare.

Raportul stabilește ajustările plafonului EU ETS care vor intra în vigoare în 2026 ca urmare a coborârii planificate a plafonului, a extinderii domeniului de aplicare pentru a acoperi emisiile mai multor gaze

[1] Emisiile ETS ale instalațiilor din sectorul energetic și din cel industrial în 2024, fără Regatul Unit este inclus doar sectorul energetic din Irlanda de Nord, comparativ cu o valoare ajustată a emisiilor ETS din 2005, cu același domeniu de aplicare. Pe baza datelor prezentate în vizualizatorul de date ETS al Agenției Europene de Mediu, extrase la 31 august 2025.

[2] Pentru informații suplimentare, a se vedea Mecanismul de redresare și reziliență și REPowerEU – Energie sigură și durabilă pentru Europa, la prețuri accesibile de pe site-ul Comisiei.

cu efect de seră (GES) pentru transportul maritim și a unei liste actualizate a emițătorilor excluși din schemă.

Raportul este adoptat în conformitate cu articolul 10 alineatul (5) și cu articolul 21 alineatul (2) din Directiva EU ETS (Directiva 2003/87/CE)[3]. El se bazează în principal pe datele din registrul Uniunii și pe rapoartele de la nivel național. Raportul este însoțit de un document de lucru al serviciilor Comisiei (Informații tehnice). Raportul a fost întocmit înaintea reuniunii Consiliului Uniunii Europene (Mediu) din 4-5 noiembrie 2025.

2. Situația actuală a EU ETS

2.1. Domeniu și sferă de aplicare

EU ETS se aplică în toate cele 27 de state membre ale UE plus Islanda, Liechtenstein și Norvegia, vizând totodată și centralele de producere a energiei electrice din Irlanda de Nord[4]. Începând din ianuarie 2020, schema EU ETS este legată de schema Elveției de comercializare a certificatelor de emisii (schema ETS a Elveției).

Începând din 2024, domeniul de aplicare sectorial al EU ETS acoperă emisiile de GES provenite de la peste 12 000 de entități de la:

- centralele de producere a energiei electrice și termice și instalațiile de producție din Europa;
- operatorii de aeronave care efectuau zboruri între aeroporturile din Spațiul Economic European (SEE) și din SEE către Elveția și Regatul Unit;
- transportul maritim între două porturi din SEE și atunci când navele se află în porturile SEE, precum și jumătate din emisiile generate de călătoriile către sau dinspre porturile SEE care încep sau se încheie în afara SEE.

Pe lângă emisiile de CO_2, EU ETS acoperă și emisiile de alte gaze cu efect de seră provenite de la centralele de producere a energiei electrice și termice și de la instalațiile de producție. Printre acestea se numără:

- N_2O (protoxid de azot) din producția de acizi azotici, adipici și glioxilici și de glioxal;
- PFC (perfluorocarburi) din producția de aluminiu primar.

Emisiile de CH_4 (metan) și N_2O (protoxid de azot) generate de activitățile de transport maritim sunt acoperite începând din ianuarie 2026.

În 2024, 23 de țări au raportat existența autorizațiilor pentru activități ETS care eliberează alte emisii decât cele de CO_2. Patru țări au declarat că au inclus activitățile de captare și stocare a dioxidului de carbon în autorizațiile pentru instalații[5].

[3] Directiva 2003/87/CE din 13 octombrie 2003, JO L 275, 25.10.2003, p. 32.

[4] În temeiul Protocolului privind Irlanda/Irlanda de Nord la Acordul privind retragerea Regatului Unit din UE.

[5] Aceste țări au fost Italia, Țările de Jos, Norvegia și Suedia.

Începând din 2024, instalațiile de incinerare a deșeurilor municipale își monitorizează și își raportează emisiile în cadrul EU ETS. Ele nu sunt însă obligate să restituie certificate pentru emisiile lor. Emisiile provenite din tratarea deșeurilor fac obiectul obiectivelor naționale de reducere în temeiul Regulamentului privind partajarea eforturilor [Regulamentul (UE) 2018/842][6].

În secțiunea 1 din documentul de lucru însoțitor al serviciilor Comisiei se găsesc informații privind instalațiile, operatorii de aeronave și companiile de transport maritim, precum și despre GES raportate în domeniul de aplicare al EU ETS (situația din 2024).

2.2. ETS2 – noua schemă de comercializare a certificatelor de emisii în sectorul clădirilor, al transportului rutier și în alte sectoare

Ca parte a revizuirii din 2023 a Directivei EU ETS, a fost creată o nouă schemă de comercializare a certificatelor de emisii (ETS2) pentru a acoperi emisiile de CO_2 generate de arderea combustibililor în sectorul clădirilor, al transportului rutier și în alte sectoare (în principal mica industrie care nu este acoperită de EU ETS actual).

ETS2 este separată de EU ETS existentă. Deși ambele sunt sisteme de „plafonare și comercializare”, ETS2 se aplică emisiilor din amonte. Aceasta înseamnă că furnizorii de combustibili (entități reglementate) trebuie să monitorizeze și să raporteze emisiile care corespund arderii de combustibili pe care le eliberează pentru consum în sectoarele care intră în domeniul de aplicare al ETS2, precum și să cumpere și să restituie certificatele corespunzătoare acestor emisii. Începând din ianuarie 2025, entitățile reglementate care intră sub incidența ETS2 au obligația să dețină o autorizație de emisii de GES și un plan de monitorizare aprobat pentru monitorizarea și raportarea emisiilor lor anuale.

Raportarea anuală a emisiilor verificate va fi obligatorie pentru emisiile eliberate începând cu 2025, rapoartele trebuind să fie prezentate până la data de 30 aprilie a anului următor; așadar, emisiile pentru 2025 trebuie să fie raportate în 2026. Entitățile reglementate vor trebui să restituie numărul de certificate corespunzător emisiilor lor până la data de 31 mai a anului de raportare. Această obligație poate fi amânată timp de un an în cazul unor prețuri extrem de ridicate la gaze sau petrol în prima jumătate a anului 2026. A se vedea capitolul 11 pentru cadrul de punere în aplicare a ETS2 și documentele justificative.

În decembrie 2024, Comisia a publicat cantitatea de certificate la nivelul UE pentru ETS2 în 2027. Acest plafon este stabilit la 1 036 288 784 de certificate pentru 2027, pentru UE-27 și pentru cele trei state SEE-AELS. Plafonul ETS2 pentru 2027 a fost calculat pe baza emisiilor medii de CO_2 provenite din arderea combustibililor în activitățile ETS2 din perioada 2016-2018. În conformitate cu Directiva EU ETS, această medie se reduce până în anul 2027 prin următoarele măsuri: (i) până în 2024, o traiectorie lineară de reducere coerentă cu cea pentru toate emisiile care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului privind partajarea eforturilor și (ii) pentru perioada 2025-2027, un factor linear anual de reducere de 5,1 %.

Plafonul ETS2 aplicabil începând cu 2028 va fi stabilit până în iunie 2027, pe baza mediei emisiilor de CO_2 raportate de entitățile reglementate din cadrul ETS2 pentru perioada 2024-2026. Statele membre pot alege să includă unilateral în ETS2 emisiile de CO_2 generate de activități care nu sunt incluse în domeniul de aplicare al Directivei EU ETS, sub rezerva aprobării de către Comisia Europeană. Până în

[6] Regulamentul (UE) 2018/842 din 30 mai 2018, JO L 156, 19.6.2018.

prezent, Comisia a aprobat participarea Austriei, Finlandei, Țărilor de Jos și Suediei cu activități suplimentare. Plafonul ETS2 pentru 2027 va fi modificat pentru a reflecta emisiile suplimentare generate de opțiunile naționale de participare.

ETS2 completează obiectivele naționale de reducere a emisiilor în temeiul Regulamentului privind partajarea eforturilor. Statele membre trebuie să pună în aplicare politici complementare în sectoarele ETS2 nu numai pentru a-și atinge obiectivele, ci și pentru a ține sub control prețurile ETS2. În septembrie 2025, Comisia a publicat o prezentare generală a politicilor și măsurilor eficace care pot contribui la reducerea emisiilor în sectorul transportului rutier și al construcțiilor[7].

2.3. Fondul social pentru climă

Fondul social pentru climă (FSC) a fost creat împreună cu ETS2 pentru a oferi statelor membre finanțare pentru a aborda efectele sociale generate de includerea sectoarelor clădirilor și transportului rutier în noua schemă și pentru a sprijini grupurile cele mai vulnerabile, în special gospodăriile afectate de sărăcia energetică sau de sărăcia din perspectiva transporturilor.

Fondul va pune la dispoziție 65 de miliarde EUR (în prețuri actuale) în perioada 2026-2032, finanțate prin veniturile alocate extern generate în principal din vânzarea prin licitație a certificatelor ETS2, precum și din vânzare prin licitație a 50 de milioane de certificate din schema EU ETS existentă (începută deja din 2025). Alocarea financiară a fondului pentru fiecare stat membru a fost stabilită pe baza emisiilor, a profilului populației, a sărăciei energetice și a sărăciei din perspectiva transporturilor, precum și a indicatorilor de prosperitate relativă. Statele membre ar fi trebuit să prezinte Comisiei spre aprobare, până la 30 iunie 2025, planuri sociale pentru climă la nivel național, care să stabilească modul în care intenționează să își cheltuiască resursele FSC. Incluzând o contribuție obligatorie minimă de 25 % a statelor membre la planurile lor, FSC ar trebui să mobilizeze cel puțin 86,7 miliarde EUR.

2.3.1. Planurile sociale pentru climă

Planurile sociale pentru climă ar trebui să includă o analiză a efectelor probabile ale ETS2 asupra grupurilor vulnerabile, precum și măsuri structurale și investiții pentru atenuarea acestor efecte, vizând grupurile vulnerabile identificate. Măsurile și investițiile ar putea viza îmbunătățirea eficienței energetice și renovarea clădirilor, dezvoltarea soluțiilor nepoluante de încălzire și răcire și integrarea energiei din surse regenerabile, precum și implementarea unor soluții de mobilitate cu emisii zero și, în cazuri justificate în mod corespunzător, cu emisii scăzute, inclusiv în transportul public.

Toate măsurile și investițiile trebuie să respecte principiul de „a nu aduce prejudicii semnificative” în ceea ce privește cele șase obiective de mediu prezentate în Regulamentul privind taxonomia [Regulamentul (UE) 2020/852]. Statele membre au și opțiunea de a cheltui o parte limitată din alocarea lor FSC pentru a oferi sprijin direct pentru venit cu caracter temporar. În plus, statele membre trebuie să asigure coerența politicilor cu planurile lor naționale privind energia și clima (PNEC), iar planurile sociale pentru climă pot include măsuri de sprijin pentru a consolida coerența și stimulentele pentru alternative curate.

Încă din 2023, Comisia a înființat un grup de experți dedicat cu reprezentanții statelor membre pentru a discuta și a face schimb de bune practici, care se reunește periodic. De asemenea, Comisia a publicat

[7] New study provides toolbox for early decarbonisation in ETS2 sectors (Un nou studiu oferă un set de instrumente pentru decarbonizarea timpurie în sectoarele ETS2), DG Politici Climatice, 9.9.2025.

mai multe note tematice și documente de orientare. În iunie 2024 au fost publicate două note privind bunele practici pentru măsuri și investiții eficiente din punctul de vedere al costurilor și consultări publice adecvate. În martie 2025, au fost publicate două documente de orientare privind elaborarea planurilor sociale pentru climă și aplicarea principiului de „a nu aduce prejudicii semnificative". Cel mai recent document de orientare privind monitorizarea și punerea în aplicare a fost publicat în octombrie 2025[8]. În plus, Comisia a creat o platformă pentru ca statele membre să transmită întrebări care apar în mod continuu.

Comisia a sprijinit direct un număr de 10 state membre în elaborarea planurilor lor sociale pentru climă prin intermediul Instrumentului de sprijin tehnic. Sprijinul a vizat o evaluare inițială a impactului ETS2 și a grupurilor vulnerabile, implicarea părților interesate, precum și preselecția și caracterizarea măsurilor și a investițiilor relevante.

La sfârșitul anului 2024 și începutul anului 2025, statele membre au lansat consultări obligatorii cu părțile interesate cu privire la planurile lor sociale pentru climă. Consultările vor continua până la prezentarea oficială a planurilor. În paralel, comisarul Hoekstra a prezidat primul dialog privind punerea în aplicare a ETS2 și a FSC în iunie 2025, reunind un grup divers de părți interesate din sectoare precum cel al pompelor de căldură, al autovehiculelor, al renovării clădirilor, al micromobilității, al aprovizionării cu combustibil și al societății civile.

Până la jumătatea lunii octombrie 2025, două state membre își prezentaseră oficial planurile Comisiei spre evaluare (Letonia și Suedia). Comisia a revizuit, de asemenea, proiectele de programe de stabilitate sau de convergență pentru aproximativ 15 țări. Comisia colaborează îndeaproape cu toate statele membre pe tot parcursul procesului de depunere (prealabilă) și de evaluare, încurajând ferm statele membre să pună rapid în aplicare FSC și să acorde sprijin grupurilor vulnerabile.

Comisia are la dispoziție cinci luni pentru a evalua planurile care au fost prezentate în mod oficial. Comisia poate prezenta observații sau poate solicita informații suplimentare din partea statului membru în cauză în termen de două luni de la primirea planurilor.

3. Plafonul pentru emisii

Plafonul EU ETS stabilește volumul maxim absolut de emisii pe care entitățile reglementate le pot emite într-o etapă de comercializare. Acesta corespunde numărului de certificate emise pentru perioada respectivă, fiecărui certificat corespunzându-i emisii egale cu o tonă de echivalent CO_2 (dioxid de carbon). Plafonul coboară în fiecare an pentru a asigura îndeplinirea de către UE a obiectivului general de reducere a emisiilor. Acest lucru conferă siguranță întreprinderilor vizate de schema de comercializare a certificatelor de emisii cu privire la penuria preconizată la nivelul ofertei de certificate.

Plafonul este stabilit în prezent astfel încât emisiile EU ETS să scadă cu 62 % până în 2030, comparativ cu 2005. În perioada 2024-2027, plafonul scade anual cu o rată de 4,3 % din emisiile de referință prevăzute la articolele 3c și 9 din Directiva EU ETS[9]. Începând din 2028, rata anuală de reducere va fi de 4,4 % pe an.

[8] Guidance on the implementation of the Social Climate Fund (Orientări privind punerea în aplicare a Fondului social pentru climă), DG Ocuparea Forței de Muncă, Afaceri Sociale și Incluziune, 9.10.2025.

[9] În 2024 și 2025, factorul linear de reducere pentru producția de energie electrică și termică, producția industrială și transportul maritim s-a ridicat la 87 924 231 de certificate, iar pentru aviație la 1 330 226 de certificate.

Plafoanele se calculează separat pentru emisiile generate în domeniul de aplicare al EU ETS din producția de energie electrică și termică, din producția industrială și din sectorul transportului maritim (în conformitate cu articolul 9 din Directiva EU ETS) și din aviație (în conformitate cu articolul 3c din Directiva EU ETS).

- În 2024 au fost emise 1 386 051 745 de certificate pentru producția de energie electrică și termică, pentru producția industrială și pentru transportul maritim[10], iar pentru aviație au fost emise 27 563 529 de certificate[11].

- În 2025 au fost emise 1 298 127 514 certificate pentru producția de energie electrică și termică, pentru producția industrială și pentru transportul maritim, iar pentru aviație au fost emise 26 233 302 certificate.

În temeiul articolului 9 din Directiva EU ETS, plafonul pentru 2026 urmează să fie redus cu 27 de milioane de certificate (în conformitate cu obiectivul general de reducere a emisiilor pentru 2030 pentru EU ETS).

În același timp, plafonul urmează să fie majorat pentru a reflecta extinderea domeniului de aplicare al EU ETS la emisiile de N_2O și CH_4 generate de transportul maritim.

Pe baza emisiilor din cel mai recent an pentru care sunt disponibile date[12], această creștere se ridică la 2 375 680 de certificate. Aceste certificate suplimentare vor fi scoase la licitație și adăugate la Fondul pentru inovare, finanțate integral de EU ETS (a se vedea capitolul 8.2).

În plus, lista instalațiilor excluse de anumite state membre în temeiul articolului 27 din Directiva EU ETS a fost actualizată pentru perioada 2026-2030, ceea ce a dus la mici ajustări ale plafonului și ale factorului linear de reducere începând din 2026.

În total în 2026 vor fi emise 1 185 420 090 de certificate pentru generarea de energie electrică și termică, pentru producția industrială și transportul maritim, iar pentru aviație vor fi emise 24 903 076 de certificate[13].

Tabelul 1 prezintă cantitățile totale de certificate emise pentru diferitele sectoare care fac obiectul plafonului EU ETS.

Tabelul 1. Plafonul EU ETS (2021-2026). Plafoanele se calculează separat pentru (i) emisiile generate în producția de energie electrică și termică, în producția industrială și, începând din 2024, în sectorul transportului maritim și pentru (ii) emisiile din aviație cuprinse în domeniul de aplicare al EU ETS. Începând cu 1 ianuarie 2024, domeniul de aplicare al EU ETS pentru aviație se extinde pentru a cuprinde și emisiile generate de majoritatea zborurilor efectuate între SEE și cele nouă regiuni ultraperiferice ale UE, precum și de zborurile

[10] Pentru mai multe detalii, a se vedea Decizia (UE) 2023/1575 a Comisiei din 27 iulie 2023, JO L 192, 31.7.2023, p. 30.

[11] Pentru mai multe detalii, a se vedea Decizia (UE) 2024/1797 a Comisiei din 27 iunie 2024 de modificare a Deciziei (UE) 2023/2440, JO L, 2024/1797, 28.6.2024. ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2024/1797/oj.

[12] Datele privind emisiile raportate în temeiul Regulamentului (UE) 2015/757 pentru perioada de raportare 2024 la 1 octombrie 2025.

[13] În 2026, factorul linear de reducere pentru producția de energie electrică și termică, producția industrială și transportul maritim s-a ridicat la 87 913 405 certificate, iar pentru aviație la 1 330 226 de certificate.

care pleacă din regiunile ultraperiferice către Elveția și Regatul Unit (a se vedea capitolul 9). Cantitatea totală de certificate pentru aviație din 2024 reflectă domeniul de aplicare extins al EU ETS pentru aviație.

Anul	**Cantitatea totală de certificate pentru producția de energie electrică și termică, producția industrială și transportul maritim**	**Cantitatea totală de certificate pentru aviație**
2021	1 571 583 007	28 306 545
2022	1 528 579 492	27 268 379
2023	1 485 575 977	26 341 779
2024	1 386 051 745	27 563 529
2025	1 298 127 514	26 233 302
2026	1 185 420 090	24 903 076

Figura 1 ilustrează modificările plafonului pe parcursul tuturor etapelor EU ETS, incluzând ajustările viitoare.

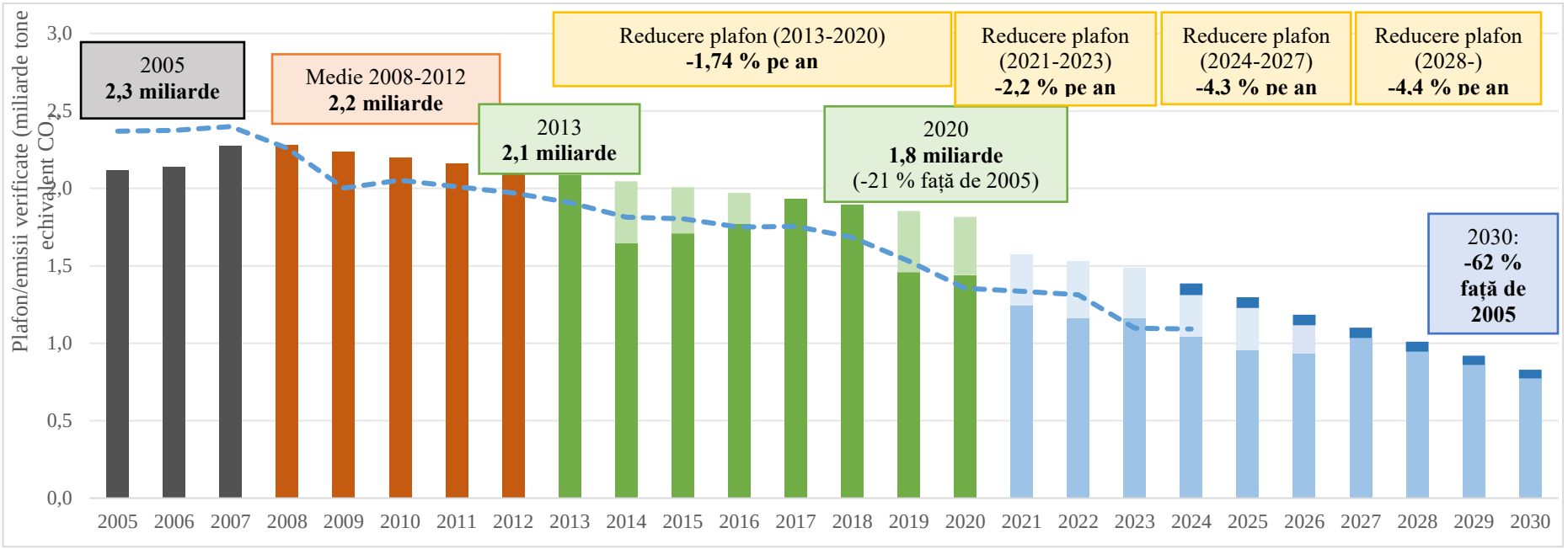


Figura 1. Plafonul pentru emisii stabilit în EU ETS, în comparație cu emisiile verificate. Această cifră ia în considerare revizuirea din 2023 a Directivei EU ETS, și anume coborârea plafonului în 2024 și 2026, include sectorul transportului maritim cuprins în EU ETS începând din 2024 și ține seama de factorul linear de reducere de 4,3 % în perioada 2024-2027 și de 4,4 % începând din 2028. ***Sectorul aviației nu este inclus.*** *Din cauza modificărilor domeniului de aplicare, cifrele pentru perioada 2005-2007 nu sunt direct comparabile cu cifrele cele mai recente. Începând din 2021, EU ETS nu mai acoperă instalațiile din Regatul Unit, ci doar producătorii de energie electrică din Irlanda de Nord.* ***Începând din 2024, emisiile verificate din figură includ și sectorul maritim și, prin urmare, emisiile din 2024 și 2023 nu sunt comparabile.*** *Legendă: bare (plafon), bare de culoare mai deschisă în perioada 2014-2016 (certificate amânate din licitații), bare de culoare mai deschisă începând din 2019 (certificate care au intrat în rezerva pentru stabilitatea pieței), bare de culoare mai închisă din 2024 (extinderea domeniului de aplicare la sectorul maritim), linie punctată (emisii verificate).*

4. Vânzarea certificatelor prin licitație

Vânzarea prin licitație este principala metodă de distribuire a certificatelor în cadrul EU ETS, reprezentând până la 57 % din plafon[14]. Regulamentul privind licitațiile [Regulamentul (UE) nr. 2023/2830][15] stabilește norme care asigură desfășurarea licitațiilor într-un mod deschis, transparent, armonizat și nediscriminatoriu. Acesta precizează calendarul, administrarea și alte aspecte ale vânzării certificatelor de emisii prin licitație.

În 2024, licitațiile au continuat să aibă loc prin intermediul Bursei Europene de Energie (European Energy Exchange AG – EEX):

- ca platformă comună de licitație pentru cele 25 de state membre care au participat la o procedură de achiziții publice comune;
- pentru Polonia, care a optat să nu participe la procedura de achiziții publice comune, dar nu și-a desemnat încă propria platformă de licitație;
- pentru Islanda, Liechtenstein și Norvegia, după modificarea Acordului privind SEE în 2019 cu scopul de a permite participarea lor la Acordul privind achizițiile publice comune pentru platforma comună de licitație;
- pentru ca Regatul Unit să liciteze certificate pentru centralele producătoare de energie electrică din Irlanda de Nord;
- EEX a licitat și certificate pentru Germania, ca platformă de licitație separată.

Tabelul 2 oferă o imagine de ansamblu asupra volumelor anuale de certificate scoase la licitație de EEX începând cu 2021.

Tabelul 2. Volumele totale de certificate scoase la licitație (2021-2024).

Anul	Certificate generale	Certificate pentru aviație
2021	582 952 500	3 785 500
2022	482 389 000	3 698 000
2023	517 587 000	5 720 500
2024	592 801 500	6 688 500

În total, în 2024 au avut loc 221 de licitații. Nicio licitație nu a fost anulată. Începând din ianuarie 2025, certificatele emise pentru sectorul aviației sunt certificate generale și nu mai reprezintă o categorie separată de certificate.

[14] În practică, cota exactă variază, deoarece volumul certificatelor scoase la licitație a fost redus pentru a contribui la rezerva pentru stabilitatea pieței, în timp ce volumul certificatelor alocate cu titlu gratuit nu s-a modificat.

[15] Regulamentul delegat (UE) 2023/2830 al Comisiei din 17 octombrie 2023, JO L, 2023/2830, 20.12.2023. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2830/oj.

Începând din iulie 2023, volumele scoase la licitație cuprind certificatele alocate Mecanismului de redresare și reziliență (MRR) în temeiul Regulamentului REPowerEU [Regulamentul (UE) 2023/435][16]. În baza certificatelor scoase la licitație în temeiul Regulamentului REPowerEU se vor obține 20 de miliarde EUR pentru MRR până la 31 august 2026. Statele membre vor utiliza aceste resurse suplimentare din MRR pentru a realiza reforme suplimentare și a face investiții cu scopul de a promova o transformare energetică nepoluantă și a stimula securitatea energetică. Până la 30 iunie 2025, au fost mobilizate 11,5 miliarde EUR pentru MRR – REPowerEU, fiind scoase la licitație 164 710 000 de certificate.

Figura 2 oferă o imagine de ansamblu asupra prețurilor de închidere a licitațiilor pe piața carbonului din UE în 2024 și în prima jumătate a anului 2025. Cel mai mare preț licitat în 2024, de 75,35 EUR, a fost atins la 3 iunie. Cel mai mic preț, de 49,50 EUR, a fost înregistrat la 23 februarie. Prețul mediu în 2024 a fost de 64,74 EUR, în scădere de la 83,60 EUR în 2023. Prețurile licitate au fost destul de apropiate în 2024, 182 din 221 (82 %) având valori cuprinse între 60 EUR și 75 EUR.

Platforma de licitație publică periodic rezultatele detaliate ale fiecărei licitații pe site-ul său[17]. În rapoartele privind licitațiile ale țărilor ETS sunt disponibile informații suplimentare referitoare la desfășurarea licitațiilor, inclusiv la participare, grade de acoperire și prețuri[18].

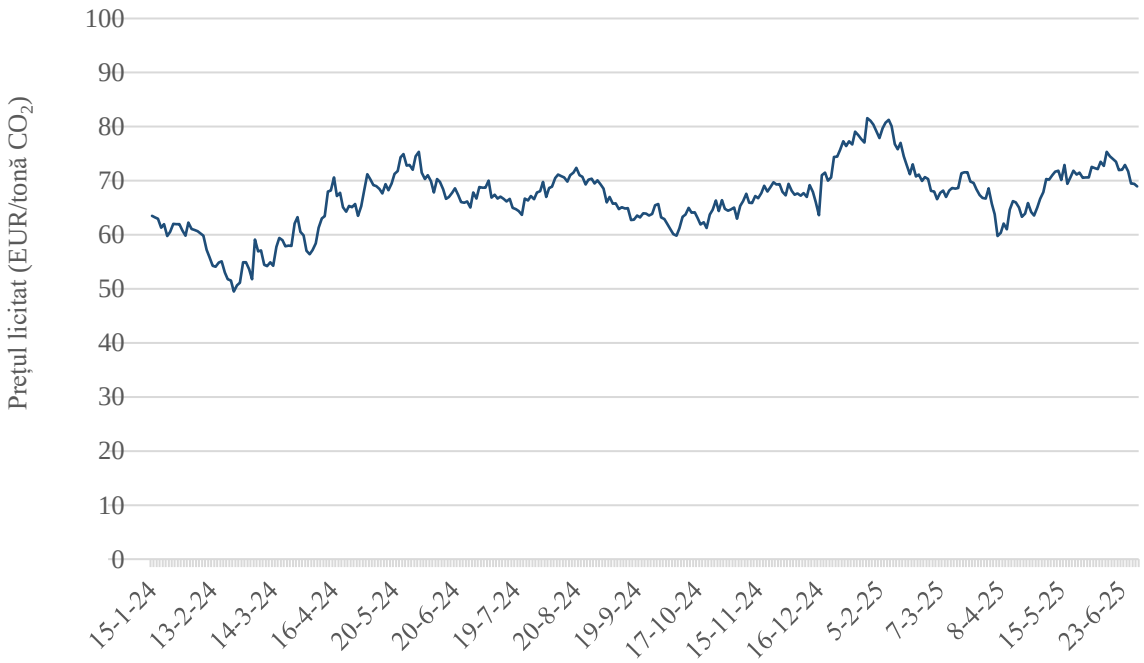


Figura 2. Prețurile de închidere a licitațiilor pentru certificate generale (1 ianuarie 2024-30 iunie 2025) [EUR/tonă CO_2]

4.1. Vânzarea prin licitație și anularea certificatelor ca urmare a extinderii domeniului de aplicare al EU ETS la transportul maritim

[16] Regulamentul (UE) 2023/435 din 27 februarie 2023, JO L 63, 28.2.2023.

[17] Licitațiile EU ETS, EEX.

[18] Rapoarte privind licitațiile, DG Politici Climatice.

Transportul maritim este inclus în EU ETS cu o perioadă inițială de introducere treptată pentru 2024 și 2025, când companiile de transport maritim sunt obligate să restituie certificate numai pentru o parte din emisiile proprii (40 % și respectiv 70 %). Atunci când se restituie mai puține certificate în comparație cu emisiile verificate generate de transportul maritim în 2024 și 2025, statele membre vor anula un număr de certificate corespunzător diferenței respective. În temeiul articolului 3gb și al articolului 12 alineatul 3-e din Directiva EU ETS, diferența urmează să fie anulată din licitație. Anularea pentru 2024, în valoare totală de 54 243 768 de certificate, va avea loc în 2026 printr-o modificare a calendarului licitațiilor.

Articolul 9 din Directiva EU ETS prevede că, începând din ianuarie 2026, cantitatea de certificate urmează să fie majorată pentru a ține seama de includerea emisiilor de gaze cu efect de seră, altele decât emisiile de CO_2 generate de activitățile de transport maritim. Certificatele care rezultă din această majorare urmează să fie scoase la licitație în 2026 și adăugate la Fondul pentru inovare printr-o modificare a calendarului licitațiilor.

4.2. Mecanismul de flexibilitate al Regulamentului privind partajarea eforturilor

Regulamentul privind partajarea eforturilor (ESR) stabilește obiective naționale obligatorii de reducere a emisiilor pentru statele membre pentru perioada 2021-2030. Aceste obiective acoperă sectoare din afara EU ETS existent – transportul intern (cu excepția aviației), clădirile, agricultura, deșeurile și industria mică.

Regulamentul include o dispoziție unică privind un mecanism de flexibilitate prin care nouă state membre[19] au posibilitatea de a anula în mod colectiv până la maximum 100 de milioane de certificate EU ETS pentru a-și îndeplini obiectivul, care urmează să fie dedus din volumele lor de certificate scoase la licitație.

În perioada 2021-2024, șase[20] dintre aceste opt state membre au utilizat „mecanismul de flexibilitate ESR” și au dedus în mod colectiv 28,8 milioane de certificate din volumele lor de certificate scoase la licitație. În viitor, Suedia va începe să utilizeze „mecanismul de flexibilitate ESR” începând din 2025, în timp ce Danemarca și Luxemburg vor înceta să utilizeze mecanismul de flexibilitate începând din 2026.

4.3. Anularea voluntară a certificatelor

În temeiul articolului 12 alineatul (4) din Directiva EU ETS, statele membre sunt încurajate să anuleze certificatele în cazul închiderii unei capacități de producție de energie electrică pe teritoriul lor ca urmare a unor măsuri naționale suplimentare. Astfel, statele membre pot evita ca scăderea rezultată a emisiilor să fie compensată în altă parte a schemei.

Statul membru în cauză trebuie să informeze Comisia cu privire la anularea preconizată. Anularea se efectuează prin reducerea cantității totale de certificate care urmează să fie scoase la licitație de statul membru, iar cantitatea este limitată la suma maximă a emisiilor verificate pe perioada celor cinci ani

[19] Cele nouă state membre sunt: Belgia, Danemarca, Irlanda, Luxemburg, Malta, Țările de Jos, Austria, Finlanda și Suedia. Dispoziția privind mecanismul de flexibilitate este destinată statelor membre ale căror obiective în temeiul Regulamentului privind partajarea eforturilor depășesc cu mult media UE și cu potențial de a realiza reduceri eficiente din punctul de vedere al costurilor, precum și statelor membre care nu au alocat certificate EU ETS cu titlu gratuit instalațiilor industriale în 2013.

[20] Țările de Jos și Suedia nu au utilizat mecanismul de flexibilitate.

anteriori închiderii. Procedura de anulare a certificatelor este prevăzută la articolul 25 din Regulamentul privind licitațiile.

În decembrie 2023, Germania a notificat Comisia cu privire la intenția sa de a anula certificate în urma închiderii a două centrale electrice în 2022, ca parte a politicii naționale de eliminare treptată a cărbunelui[21]. Anulările sunt planificate să aibă loc în perioada 2025-2030. Numărul de certificate care urmează să fie anulate în legătură cu notificarea poate fi comunicat Comisiei anual.

Metodologia de calculare a numărului total de certificate care urmează să fie anulate face parte din notificare. și ține seama de emisiile generate din producția energiei electrice înlocuitoare pe piața energiei electrice, precum și de funcționarea rezervei pentru stabilitatea pieței.

În aprilie 2025, Germania a prezentat Comisiei numărul de certificate care urmează să fie anulate pentru anul 2023, de la 1 septembrie la 31 decembrie 2025[22]. Pe baza metodologiei notificate, numărul total de certificate care urmează să fie anulate ar depinde de indicatorul privind excedentul rezervei pentru stabilitatea pieței în cadrul EU ETS (numărul total de certificate aflate în circulație, NTCA) în 2024[23].

La 28 mai 2025, Comisia a publicat NTCA 2024 (a se vedea capitolul 6.1). Acesta s-a ridicat la 1,15 miliarde de certificate. În consecință, 514 000 de certificate au fost anulate din volumul de certificate scoase la licitație de Germania. Acest lucru se reflectă deja în calendarele de licitație revizuite pentru 2025, adoptate la 28 iulie 2025.

5. Alocarea cu titlu gratuit a certificatelor

Alocarea cu titlu gratuit este o măsură tranzitorie care se adresează în principal sectoarelor industriale. Deși vânzarea prin licitație este metoda principală de distribuire a certificatelor de emisii în EU ETS, un volum semnificativ de certificate este alocat cu titlu gratuit instalațiilor pentru a combate riscul de relocare a emisiilor de dioxid de carbon[24].

O listă specifică privind riscul de relocare a emisiilor de dioxid de carbon identifică sectoarele care se consideră a fi expuse riscului de relocare a emisiilor de dioxid de carbon care sunt eligibile pentru a primi alocări cu titlu gratuit la 100 % din nivelurile de referință relevante. Lista identifică 63 de sectoare și subsectoare, acoperind majoritatea emisiilor industriale din cadrul EU ETS. Sectoarele mai puțin expuse primesc alocări cu titlu gratuit care corespund unui procent maxim de 30 % din valoarea de referință.

Alocarea cu titlu gratuit se bazează pe criterii de referință privind performanța, care reflectă intensitatea medie a emisiilor pe unitatea de produs la cele mai eficiente 10 % dintre instalațiile fiecărui sector. Întrucât certificatele trebuie restituite pentru toate emisiile, pentru emisiile care depășesc aceste valori

[21] Notificarea de către Germania a anulării voluntare pentru instalațiile închise în 2022, DG Politici Climatice, 2.5.2024.

[22] Notification by Germany of voluntary cancellation of allowances in the EU ETS for plants closed in 2023 (Notificare de către Germania a anulării voluntare a certificatelor în EU ETS pentru instalațiile închise în 2023), DG Politici Climatice, 5.5.2024.

[23] Dacă NTCA din 2024 ar depăși 1 096 de milioane, 514 000 de certificate ar fi anulate. În cazul în care NTCA din 2024 s-ar situa între 833 de milioane și 1 096 de milioane, niciun certificat nu ar fi anulat.

[24] Ar putea avea loc o relocare a emisiilor de dioxid de carbon dacă activitățile reglementate de ETS ar fi transferate în țări din afara UE cu politici climatice mai puțin ambițioase, determinând astfel o creștere a emisiilor totale de gaze cu efect de seră.

de referință, certificatele trebuie achiziționate de pe piață. În plus, criteriile scad treptat pentru ca sectorul să fie din ce în ce mai motivat să realizeze decarbonizarea și să promoveze inovarea.

În 2021, Comisia a actualizat valorile de referință pentru prima perioadă de alocare, 2021-2025[25]. Criteriile de referință vor fi actualizate pentru perioada de alocare 2026-2030, un proces în curs în momentul redactării prezentului document. În conformitate cu Directiva EU ETS revizuită, ratele anuale de reducere ale valorilor de referință au fost majorate pentru a stimula o mai mare transformare industrială. Rata minimă va crește de la 0,2 % la 0,3 % pe an, iar rata maximă – de la 1,6 % la 2,5 % pe an începând din 2026. Rata anuală de reducere aplicabilă va fi determinată în mod specific pentru fiecare valoare de referință.

Începând din 2021, volumele alocărilor cu titlu gratuit se ajustează atunci când apar modificări semnificative ale volumelor de producție industrială pe baza unei comparații între volumele inițiale și o medie a celor doi ani precedenți[26]. Pragul pentru ajustări este stabilit la o creștere sau scădere a producției cu 15 %, iar ajustările ulterioare pot să aibă loc între intervale mai mici, de 5 %. Operatorii au obligația de a prezenta autorităților naționale competente rapoarte anuale privind datele de producție, pe baza cărora se pot efectua ajustări ale volumelor de alocări cu titlu gratuit emise. Această rigoare suplimentară a condus la o creștere a numărului de ajustări anuale ale alocărilor cu titlu gratuit. Numărul mediu de cereri depuse anual în perioada 2021-2024 a fost de peste 3 900, de aproximativ trei ori mai mare decât media anuală până în 2020. Se înregistrează o creștere a numărului de certificate de la an la an din cauza intervalelor mai mici, de 5 %, necesare pentru modificările ulterioare ale alocării cu titlu gratuit.

Inițial, alocarea cu titlu gratuit pentru perioada 2021-2025 a fost calculată la 2 791 de milioane de certificate, pentru 7 430 de instalații. Presupunând că prețul carbonului este de 70 EUR/tonă CO_2, valoarea acestei alocări s-ar ridica la aproximativ 39 de miliarde EUR pe an în această perioadă. Până la jumătatea anului 2025, Comisia a adoptat 16 decizii de ajustare a alocărilor cu titlu gratuit ca urmare a modificărilor volumelor producției industriale, ceea ce a dus la o reducere netă de 173,7 milioane a numărului de certificate[27]. În paralel însă, Comisia a adoptat, de asemenea, șapte decizii prin care a corectat nivelul inițial al alocării cu titlu gratuit, adăugând 2,3 milioane de certificate[28]. Acest demers a fost necesar din cauza erorilor constatate în datele transmise de instalații în momentul solicitării alocării cu titlu gratuit. În ansamblu, alocarea cu titlu gratuit pentru perioada 2021-2025 a fost redusă în total cu 171,5 milioane de certificate în comparație cu alocarea totală inițială.

Ajustările nivelului alocării cu titlu gratuit se efectuează din rezerva pentru instalațiile nou-intrate (New Entrants' Reserve – NER). Aceste ajustări includ și modificări ale alocării ca urmare a deschiderii sau închiderii instalațiilor. Volumul inițial al NER la începutul anului 2021 se ridica la 331,3 milioane de certificate. Printre acestea s-au numărat certificatele nealocate din faza 3 (2013-2020) și 200 de milioane de certificate din rezerva pentru stabilitatea pieței.

Tabelul 3 sintetizează nivelurile anuale ale alocării cu titlu gratuit în perioada de alocare 2021-2025 (atât nivelurile inițiale, cât și cele ajustate), indicând reduceri ale „Alocării cu titlu gratuit efective"

[25] Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/447 al Comisiei din 12 martie 2021, JO L 87, 15.3.2021.

[26] Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/1842 al Comisiei din 31 octombrie 2019, JO L 282, 4.11.2019.

[27] De asemenea, Autoritatea de supraveghere a Acordului european de liber schimb a adoptat decizii pentru Islanda, Liechtenstein și Norvegia.

[28] De asemenea, Autoritatea de supraveghere a Acordului european de liber schimb a adoptat decizii pentru Islanda, Liechtenstein și Norvegia.

pentru anii 2024 și 2025. Principalele motive ale acestor volume reduse sunt reprezentate de efectele negative asupra nivelurilor de producție pentru anumite sectoare din cauza pandemiei și a crizei energetice, în principal în 2022 și 2023. Deoarece ajustările alocării cu titlu gratuit se bazează pe o comparație care ia în considerare nivelurile medii de producție pe o perioadă de doi ani, efectul deplin al unei scăderi continue a producției este amânat cu doi ani.

Tabelul 3. Alocarea cu titlu gratuit în cadrul EU ETS (2021-2025) [milioane de certificate]. Date extrase din registrul Uniunii la 30 iunie 2025.

Anul	2021	2022	2023	2024	2025	**Total**
Alocare cu titlu gratuit inițială (UE-27 + Islanda, Liechtenstein și Norvegia)	559,6	558,9	558,2	557,5	556,8	**2 791,1**
Alocare cu titlu gratuit efectivă	545,7	542,4	537,0	499,7	494,8	**2 619,6**
Alocare cu titlu gratuit ajustată și corectată	-13,9	-16,5	-21,2	-57,8	-62,0	**-171,5**

Începând din 2013, EU ETS se bazează pe conceptul unei abordări armonizate la nivelul UE pentru o schemă tranzitorie de alocare cu titlu gratuit a certificatelor pe baza unor valori de referință. Acest concept și utilizarea valorilor de referință permit situații în care alocarea cu titlu gratuit primită de instalațiile individuale poate și este autorizată să depășească emisiile verificate timp de unul sau mai mulți ani. Cu toate acestea, excedentul câtorva instalații nu împiedică reducerea emisiilor totale, iar majoritatea instalațiilor ar suporta un cost al emisiilor de carbon pentru obținerea cantității necesare de certificate suplimentare pentru a-și acoperi emisiile. Principalele motive pentru care o instalație ar putea primi cu titlu gratuit un excedent de certificate sunt explicate mai jos.

Valorile de referință sunt stabilite și actualizate periodic pe baza performanței medii a celor mai eficiente 10 % dintre instalații (cu cel mai scăzut nivel de emisii) care utilizează valoarea de referință respectivă. Aceasta înseamnă că, în cadrul fiecărui criteriu de referință, ar exista un număr de instalații care ar depăși celelalte 90 % și care ar primi suficiente certificate pentru a-și acoperi emisiile sau chiar un excedent de certificate. În plus, Regulamentul privind alocarea cu titlu gratuit include dispoziții privind atribuirea alocării cu titlu gratuit în cazul exportului și importului de căldură sau de gaze reziduale, care pot fi diferite de modul în care sunt raportate emisiile. Emisiile și alocarea cu titlu gratuit în astfel de cazuri ar putea fi atribuite unor instalații separate, iar ca rezultat una poate părea că primește mai multe certificate decât emisiile sale. De exemplu, o instalație chimică care importă căldură de la o altă instalație primește alocări cu titlu gratuit pentru a atenua riscurile de relocare a emisiilor de dioxid de carbon, în timp ce emisiile sunt raportate de instalația producătoare de căldură.

De asemenea, sunt relevante pentru un potențial excedent de certificate normele privind ajustările anuale ale alocării pentru a reflecta modificările semnificative ale volumelor de producție industrială (a se vedea mai sus). Media pe doi ani creează o „rezervă”, ceea ce înseamnă că efectul deplin al unei scăderi semnificative a producției nu s-ar aplica integral nivelurilor de alocare cu titlu gratuit decât doi ani mai târziu, și anume emisiile raportate ar scădea imediat, dar alocarea cu titlu gratuit nu ar scădea.

5.1. Mecanismul de ajustare a carbonului la frontieră

Pentru a atenua riscul de relocare a emisiilor de dioxid de carbon de la eliminarea treptată a alocării cu titlu gratuit în cadrul ETS pe măsură ce UE își consolidează acțiunile în domeniul climatic, în cadrul pachetului „Pregătiți pentru 55” a fost adoptat Regulamentul privind mecanismul de ajustare a carbonului la frontieră (CBAM) [Regulamentul (UE) 2023/956][29].

În anumite sectoare industriale care fac obiectul EU ETS (ciment, aluminiu, îngrășăminte, hidrogen, fier și oțel), CBAM va înlocui treptat alocarea cu titlu gratuit începând cu 2026. În perioada 2021-2025, aceste sectoare au reprezentat aproximativ 54 % din totalul alocărilor cu titlu gratuit.

Asigurând plata unui preț echivalent pentru emisiile de carbon încorporate generate în procesul de producție a anumitor bunuri importate în UE, CBAM va garanta echivalența dintre prețul carbonului aferent importurilor și prețul carbonului aferent producției interne (vizat de EU ETS), asigurându-se astfel că nu sunt subminate obiectivele climatice ale UE. CBAM va acoperi emisiile directe din toate sectoarele vizate și emisiile indirecte (provenite din consumul de energie electrică în timpul proceselor de producție) din sectoarele cimentului și îngrășămintelor. Inițial, nu vor fi luate în considerare emisiile indirecte din sectoarele eligibile pentru ajutorul pentru costurile indirecte ale carbonului (și anume sectorul aluminiului, al hidrogenului, al fierului și al oțelului – a se vedea capitolul 8.1).

În octombrie 2023 a început o perioadă de tranziție, în cursul căreia importatorii raportează emisiile, dar nu sunt încă obligați să efectueze plăți. Aceasta durează până la sfârșitul anului 2025, când punerea în aplicare deplină va fi pusă în aplicare treptat.

Importatorii de mărfuri din sectoarele CBAM din UE vor trebui să cumpere și să restituie certificate care acoperă emisiile încorporate din 2026. Pentru a sprijini industria în eforturile sale de decarbonizare, Directiva EU ETS direcționează către Fondul pentru inovare veniturile din vânzarea prin licitație a certificatelor gratuite eliminate treptat (a se vedea capitolul 8.2), acordând o atenție deosebită proiectelor din sectoarele CBAM.

De asemenea, UE ia măsuri pentru a simplifica și a consolida CBAM pentru etapa sa definitivă. În iunie 2025, Parlamentul European și Consiliul au ajuns la un acord politic privind o dispoziție referitoare la o propunere de simplificare a CBAM. Acesta a fost adoptat oficial în septembrie 2025[30]. Un aspect esențial al propunerii este creșterea pragului de scutire pentru a permite scutirea de CBAM a până la 50 de tone de mărfuri importate per importator pe an. Se preconizează că acest lucru va scuti 90 % dintre întreprinderi, acoperind în același timp 99 % din emisii. La momentul redactării prezentului document, Comisia pregătește, de asemenea, mai multe acte legislative secundare (acte delegate și acte de punere în aplicare) pentru a asigura punerea în aplicare eficace și în timp util a CBAM atunci când va începe etapa definitivă, în 2026.

[29] Regulamentul (UE) 2023/956 din 10 mai 2023, JO L 130, 16.5.2023.

[30] Comisia salută acordul politic de simplificare și consolidare a mecanismului de ajustare a carbonului la frontieră, DG Politici Climatice, 18.6.2025.

Comisia pregătește, de asemenea, propuneri legislative de extindere a CBAM la anumite mărfuri din aval pentru a preveni relocarea emisiilor de dioxid de carbon în aval[31], precum și pentru a aborda riscul de eludare[32] și pentru a ajusta normele aplicabile importurilor de energie electrică.

În același timp, Comisia va publica o propunere de abordare a riscului de relocare a emisiilor de dioxid de carbon legat de exporturile de mărfuri CBAM produse în UE, astfel cum s-a anunțat în Comunicarea intitulată *Punerea în aplicare a Pactului pentru o industrie curată*[33]. Astfel cum s-a discutat în raportul de anul trecut privind piața carbonului, eliminarea treptată a alocării cu titlu gratuit înseamnă că producătorii de mărfuri CBAM din UE vor trebui să plătească pentru emisiile lor de carbon încorporate, în timp ce relocarea emisiilor de dioxid de carbon este abordată prin CBAM, care impune un preț echivalent al carbonului pentru mărfurile importate.

Comisia pregătește, de asemenea, o revizuire cuprinzătoare a CBAM, care urmează să fie publicată înainte de sfârșitul anului 2025, astfel cum se prevede în Regulamentul CBAM. Această revizuire va evalua posibilitatea de a extinde domeniul de aplicare al CBAM, criteriile utilizate pentru identificarea mărfurilor CBAM și metodologia de calculare a emisiilor indirecte. De asemenea, va evalua sistemul de guvernanță, costurile administrative, progresele înregistrate în discuțiile internaționale privind acțiunile climatice și impactul CBAM asupra importurilor din țările în curs de dezvoltare, în special din țările cel mai puțin dezvoltate.

6. Piața carbonului din UE

6.1. Echilibrarea cererii și a ofertei

Rezerva pentru stabilitatea pieței (RSP) promovează echilibrul și reziliența pieței carbonului prin ajustarea ofertei de certificate care urmează să fie scoase la licitație în cadrul EU ETS de la an la an. Acesta este un instrument bazat pe norme, introdus inițial pentru a aborda dezechilibrul structural dintre oferta și cererea de certificate pe piața carbonului din UE la începutul etapei 3. În 2013, piața a înregistrat un excedent de 2,1 miliarde de certificate, dar între timp RSP a contribuit la scăderea acestuia. Pe termen scurt, RSP reacționează la șocurile bruște legate de cerere și ofertă, de exemplu din cauza încetinirii creșterii economice cauzate de pandemia de COVID-19 în 2020.

RSP ajustează oferta de certificate de pe piața UE a carbonului în funcție de pragurile predefinite ale numărului total de certificate aflate în circulație (NTCA). Pe baza nivelului NTCA, certificatele sunt fie retrase din licitații și plasate în rezervă, fie scoase din rezervă și scoase la licitație. În acest mod, RSP stimulează echilibrul și reziliența la șocurile cererii și ofertei, facilitând buna funcționare a pieței carbonului din UE. Rezerva a devenit funcțională în 2019 și, de atunci, retrage certificate din circulație în fiecare an.

[31] În cazul în care costurile emisiilor de CO_2 pentru materialele CBAM de bază pot determina producătorii de mărfuri din aval să își mute producția în afara domeniului de aplicare al EU ETS.

[32] Regulamentul CBAM definește eludarea ca fiind practicile pentru care nu există o motivație suficientă sau o justificare economică, alta decât evitarea efectivă, totală sau parțială, a obligațiilor financiare care decurg din CBAM.

[33] A se vedea COM(2025) 378 final, Punerea în aplicare a Pactului pentru o industrie curată, 2.7.2025, p. 4.

Comisia publică NTCA în fiecare an. Numărul se calculează pentru anul precedent, iar ajustările ofertei se efectuează în termen de 12 luni de la publicare și în conformitate cu o cheie specifică. La 28 mai 2025, Comisia a publicat Comunicarea privind NTCA pentru 2024[34].

NTCA din 2024 a totalizat 1,15 miliarde de certificate – o ușoară creștere în comparație cu 2023. Drept urmare, în perioada septembrie 2025-august 2026 sunt retrase din licitații 276 de milioane de certificate (24 % din NTCA).

La începutul fiecărui an, RSP invalidează certificatele din participațiile sale care depășesc un prag de 400 de milioane. La 1 ianuarie 2025, RSP a invalidat 271 de milioane de certificate, lăsând 400 de milioane în rezervă. Începând din 2023, RSP a invalidat în total 3,2 miliarde de certificate.

Figura 3 ilustrează evoluția excedentului de certificate pe piața carbonului din UE începând din 2013. Contribuțiile naționale la RSP sunt prezentate în secțiunea 2 a documentului de lucru însoțitor al serviciilor Comisiei.

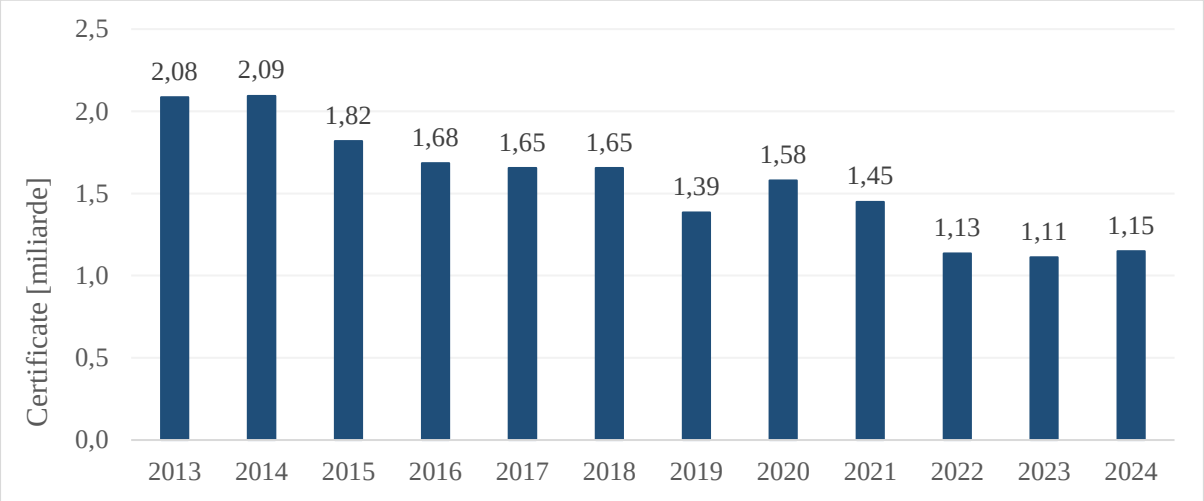


Figura 3. Excedentul de certificate din EU ETS (2013-2024).

6.2. Supravegherea pieței

Piața carbonului din UE face obiectul unor norme solide de supraveghere a pieței, consacrate pe pieţele financiare ale UE. Ea este formată dintr-o piață primară, pe care certificatele de emisii sunt licitate participanților la piață, și o piață secundară, pe care participanții la piață tranzacționează contracte spot și contracte derivate pe certificate de emisii. Atât instrumentele spot, cât și instrumentele derivate pe certificate de emisii sunt clasificate ca instrumente financiare în temeiul MIFID II – Directiva privind pieţele instrumentelor financiare (Directiva 2014/65/UE)[35]. Această clasificare se reflectă și în legislația secundară, de exemplu în Regulamentul privind licitațiile, care supraveghează piața primară (licitațiile de certificate).

[34] Market Stability Reserve under the EU Emissions Trading System to reduce auction volume by 276 million allowances between September 2025 and August 2026 (Rezerva pentru stabilitatea pieței din cadrul schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii pentru a reduce volumul licitațiilor cu 276 de milioane de certificate în perioada septembrie 2025-august 2026), DG CLIMA, Știri, 28.5.2025. Jurnalul Oficial al UE: Comunicare a Comisiei – Publicarea numărului total de certificate aflate în circulație în 2024 în scopul rezervei pentru stabilitatea pieței în temeiul schemei de comercializare a certificatelor de emisii (JO C, C/2025/3180, 4.6.2024).

[35] Directiva 2014/65/UE din 15 mai 2014, JO L 173, 12.6.2014. A se vedea versiunea consolidată.

Supravegherea pieței carbonului din UE este partajată între autoritățile financiare din toate statele membre[36], sub coordonarea autorității europene de reglementare, Autoritatea Europeană pentru Valori Mobiliare și Piețe (ESMA). ESMA monitorizează comportamentul participanților la piață prin cerințe ample de raportare și transparență. În plus, se aplică alte norme ale piețelor financiare comercializării de certificate de emisii, cum ar fi normele de prevenire a abuzului de piață și a utilizării abuzive de informații confidențiale [Regulamentul (UE) 596/2014][37] care obligă participanții la piață să raporteze imediat ordinele și tranzacțiile suspecte. La rândul lor, autoritățile naționale au competența de a interveni prin măsuri de remediere sau sancțiuni în cazul în care identifică abuzuri de piață.

În urma revizuirii din 2023 a Directivei EU ETS, au fost puse în aplicare o serie de modificări cu scopul de a îmbunătăți și mai mult transparența pieței carbonului din UE. ESMA a fost însărcinată cu monitorizarea și evaluarea periodică a funcționării EU ETS care acoperă piața primară a licitațiilor și a tranzacțiilor pe piețele secundare. În primul său raport anual privind monitorizarea piețelor carbonului din UE, publicat la 7 octombrie 2024[38], și pe baza datelor din 2023, ESMA nu a constatat probleme semnificative în funcționarea pieței. ESMA a identificat decarbonizarea sectorului energetic și a activității industriale ca fiind factori-cheie pentru evoluția prețurilor pe piețele carbonului din UE.

În cel mai recent raport al său[39], publicat la 22 octombrie 2025 și bazat pe datele de piață din 2024, ESMA a reconfirmat că piețele carbonului au evoluat în conformitate cu așteptările pieței. Analiza reafirmă modelele și tendințele evidențiate în raportul anterior. Raportul din 2025 demonstrează o scădere treptată inițială a prețurilor ETS în 2024, urmată de o stabilizare determinată de cererea scăzută din sectorul energetic, care a continuat să se decarbonizeze, și de volume mai mari de certificate scoase la licitație. ESMA a reconfirmat și persistența relativei concentrări a licitațiilor, care este atribuită preferinței operatorilor de a obține certificate prin intermediari financiari.

ESMA a observat că activitatea de tranzacționare a crescut cu 35 % în 2024, ajungând la un total de 13,7 miliarde de tone de echivalent CO_2 schimbate în cadrul a 4,7 milioane de tranzacții. Creșterea pieței a fost determinată în principal de tranzacționarea în locurile de tranzacționare, în timp ce activitatea de tranzacționare în afara bursei (extrabursieră) a rămas stabilă. Firmele de investiții și instituțiile de credit continuă să joace un rol important atât pe piețele bursiere, cât și pe cele extrabursiere, reprezentând 63 % din volumul total al tranzacțiilor.

ESMA a subliniat că, în centrul piețelor instrumentelor financiare derivate se află contractele futures, care au reprezentat trei sferturi din volumele tranzacționate în 2024. În general, piața secundară contribuie la buna funcționare a EU ETS prin facilitarea achiziționării de certificate de emisii de către entitățile de asigurare a conformității de la intermediarii financiari.

ESMA a reiterat, de asemenea, importanța disponibilității unor identificatori ai entității juridice (LEI) pentru entitățile din registrul Uniunii și invită administratorii naționali să depună eforturi suplimentare pentru a asigura punerea în aplicare a cerinței privind înregistrarea LEI pentru titularii de conturi din registrul Uniunii. Acest lucru va rămâne deosebit de relevant în 2025, întrucât numărul titularilor de conturi va crește odată cu extinderea EU ETS în sectorul maritim și cu lansarea ETS2 pentru sectorul

[36] A se vedea lista autorităților naționale competente responsabile în temeiul Regulamentului privind abuzul de piață pe site-ul ESMA.

[37] Regulamentul (UE) nr. 596/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 aprilie 2014 privind abuzul de piață (JO L 173, 12.6.2014). A se vedea versiunea consolidată.

[38] Raportul de piață al ESMA privind piețele carbonului din UE – 2024 (ESMA50-43599798-10379, 7.10.2024).

[39] Raportul de piață al ESMA privind piețele carbonului din UE - 2025 (ESMA50-481369926-30552, 22.10.2025).

construcțiilor, al transportului rutier și pentru alte sectoare. În acest sens, ESMA consideră că se justifică analizarea aprofundată și monitorizarea în continuare a pieței carbonului.

Deși nu este obligatoriu să existe un LEI pentru a deschide un cont în registrul Uniunii, entitățile care au un LEI au obligația de a introduce această informație în registrul Uniunii atunci când deschid un cont. În plus, modificarea din 2023 a Regulamentului privind registrul [Regulamentul (UE) 2019/1122][40] prevede ca administratorii naționali să verifice, până la sfârșitul anului 2024, conturile care nu conțin informații privind LEI sau statutul locului de tranzacționare sau al contrapărții centrale menționate în tabelul III-I din anexa III la regulament. În pofida obligației de a revizui informațiile privind disponibilitatea LEI, disponibilitatea LEI rămâne sub așteptări.

La 28 martie 2024 au intrat în vigoare Directiva MIFID II revizuită[41] și MIFIR – Regulamentul privind piețele instrumentelor financiare [Regulamentul (UE) 2024/791][42], consolidând și mai mult normele privind piețele financiare, transparența și supravegherea. Articolul 57 din MIFIR extinde mecanismele de control al administrării pozițiilor la locurile de tranzacționare care tranzacționează instrumente financiare derivate pe certificate de emisii. Articolul 58 din MIFIR modifică domeniul de aplicare al raportării pozițiilor de către locurile de tranzacționare și firmele de investiții prin excluderea certificatelor de emisii și introduce o nouă obligație, aceea de a prezenta rapoarte privind pozițiile de două ori pe săptămână[43], sporind transparența în tranzacționarea certificatelor de emisii și a instrumentelor financiare derivate pe acestea.

Ca urmare a acestor noi norme, Comisia revizuiește în prezent cadrul de reglementare pentru piețele instrumentelor financiare derivate pe mărfuri, inclusiv certificatele de emisii. Comisia evaluează în prezent dacă limitele pozițiilor și mecanismele de control al gestionării ar putea contribui la prevenirea abuzului de piață și la promovarea condițiilor de decontare și de cotație ordonată. În plus, Comisia evaluează criteriile de definire a activităților auxiliare la nivel de grup și analizează posibilitatea de a centraliza și armoniza colectarea datelor privind tranzacțiile în cadrul MIFIR și EMIR – Regulamentul privind infrastructura pieței europene (Regulamentul 648/2012)[44], precum și de a evalua ce date ar trebui să fie publice și care este cea mai bună modalitate de a le disemina. În cadrul acestei lucrări, Comisia a desfășurat o consultare specifică[45] privind revizuirea funcționării piețelor instrumentelor financiare derivate pe mărfuri și a anumitor aspecte legate de piețele spot ale energiei, care cuprind și normele pieței financiare aplicabile certificatelor de emisii.

Constatările consultării specifice referitoare la cadrul privind instrumentele financiare derivate pe mărfuri vor contribui la activitatea Grupului operativ pentru piața gazelor (GMTF), instituit la începutul

---

[40] Regulamentul delegat (UE) 2019/1122 al Comisiei din 12 martie 2019 de completare a Directivei 2003/87/CE, JO L 177, 2.7.2019. A se vedea versiunea consolidată.

[41] Directiva (UE) 2024/790 din 28 februarie 2024 de modificare a Directivei 2014/65/UE, JO L, 2024/790, 8.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2024/790/oj. A se vedea versiunea consolidată.

[42] Regulamentul (UE) 2024/791 din 28 februarie 2024 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 600/2014, JO L, 2024/791, 8.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/791/oj. A se vedea versiunea consolidată.

[43] Obligația de a publica două rapoarte se referă numai la locurile de tranzacționare care oferă atât contracte futures, cât și contracte de opțiuni. Locurile de tranzacționare care oferă numai contracte futures vor continua să publice un singur raport.

[44] Regulamentul (UE) nr. 648/2012 din 4 iulie 2012, JO L 201, 27.7.2012. A se vedea versiunea consolidată.

[45] Document de consultare specifică - Revizuirea funcționării piețelor instrumentelor financiare derivate pe mărfuri și a anumitor aspecte legate de piețele spot ale energiei. 26.2.2025.

anului 2025 ca parte a planului de acțiune pentru energie la prețuri accesibile[46], pentru a examina funcționarea piețelor gazelor din UE și pentru a interveni atunci când este necesar și adecvat. Având în vedere că normele privind produsele derivate din domeniul energiei se aplică, în linii mari, și comercializării certificatelor de emisii și a produselor derivate asociate, orice constatări ale grupului operativ, care se preconizează că își va finaliza activitatea până la sfârșitul anului 2025, ar putea fi relevante pentru piețele carbonului din UE.

7. Tendințe în materie de emisii

În 2024, emisiile totale din cadrul EU ETS s-au ridicat la 1 187 de milioane de tone (Mt)[47]. Această cifră este mai mare decât în 2023 (1 150,3 Mt echivalent CO_2), parțial din cauza includerii sectorului maritim în EU ETS. Luând în considerare numai instalațiile și operatorii de aeronave, emisiile ETS în 2024 au fost cu 4,4 % sub nivelul din 2023.

Emisiile de la instalațiile energetice și industriale s-au ridicat la 1 033,3 Mt echivalent CO_2, reprezentând o scădere de 5,8 % față de nivelurile din 2023. Odată cu această evoluție, emisiile ETS provenite de la aceste instalații sunt în prezent cu aproximativ 50 % sub nivelurile din 2005 și sunt pe cale să atingă obiectivul de 62 % stabilit pentru 2030. Tabelul 4 prezintă datele anuale privind emisiile provenite de la instalații. Emisiile generate de sectorul maritim și de cel al aviației sunt discutate în capitolul 9 și respectiv în capitolul 10.

Principalii factori care au contribuit la reducerea globală a emisiilor EU ETS au fost sectoarele energiei termice și electrice. Emisiile generate de producția de energie electrică și termică au scăzut cu 10,7 % față de 2023[48], în mare parte din cauza unei creșteri substanțiale a ponderii energiei din surse regenerabile și a energiei nucleare în mixul energetic, combinată cu o dependență redusă de principalii combustibili fosili, cum ar fi gazele naturale și cărbunele (a se vedea capitolul 7.1). Această tendință a apărut în pofida scăderii prețurilor medii ale carbonului în 2024 (în principal în intervalul 60-75 EUR) și a unei creșteri globale a producției de energie electrică.

În 2024, sursele regenerabile și biocombustibilii au fost principala sursă de energie electrică din UE, reprezentând 47,2 % din cota de piață. Producția totală de energie electrică din surse regenerabile a crescut cu 7,6 % în 2024, energia solară înregistrând o creștere remarcabilă de 19,3 %, iar energia hidroelectrică o creștere de 12 %, deși utilizarea biocombustibililor a scăzut cu 5,2 %[49].

Energia nucleară și arderea combustibililor fosili au contribuit cu 23,5 % și, respectiv, 28,1 % la producția de energie electrică. Aceasta include o scădere cu 11,9 % a energiei electrice pe bază de cărbune, o scădere cu 8,1 % a utilizării gazelor naturale, o creștere cu 5,2 % a energiei electrice pe bază de petrol și o creștere cu 5,1 % a producției de energie nucleară.

În 2024, UE a înregistrat un alt an record în ceea ce privește instalațiile de energie solară, cu o capacitate suplimentară de 65,5 GW, ajungând la un total de 338 GW, astfel cum a raportat SolarPower Europe.

---

[46] Planul de acțiune pentru energie la prețuri accesibile Deblocarea adevăratei valori a uniunii noastre energetice pentru a asigura energie accesibilă, eficientă și curată pentru toți europenii, publicat la 26 februarie 2025.

[47] Emisiile ETS verificate în 2024, registrul Uniunii, date extrase la 1 octombrie 2025.

[48] 2 % din această scădere este justificată, de asemenea, de inconsecvențele datelor care afectează defalcarea dintre emisiile dintre sectorul energetic și cel industrial, nu de tendințele pieței.

[49] Producția netă de energie electrică în funcție de tipul de combustibil, Eurostat.

Capacitatea de energie eoliană a ajuns la 234 GW, 12,9 GW fiind instalați în același an, potrivit WindEurope.

Emisiile provenite de la instalațiile industriale în 2024 au scăzut ușor, cu 0,8 % față de 2023. În pofida reducerii globale a producției industriale[50], s-a observat o redresare modestă în unele sectoare mari consumatoare de energie, cum ar fi cel al oțelului, al îngrășămintelor și al substanțelor chimice. Acest lucru sugerează că aceste sectoare își intensifică treptat activitatea după criza energetică declanșată de creșterea bruscă a prețurilor gazelor naturale în 2022 ca urmare a invadării Ucrainei de către Rusia. Producția variabilă din diferite sectoare poate justifica tendința generală constantă a emisiilor, chiar dacă s-au observat și mici îmbunătățiri ale eficienței energetice în anumite sectoare în 2024.

Tabelul 4. Emisii verificate provenite de la instalații în cadrul EU ETS (2019-2024) [milioane de tone echivalent CO_2]. Date extrase din registrul Uniunii la 1 octombrie 2025.

Anul	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Emisii verificate – instalații	1 530	1 356 (1 253 exceptând Regatul Unit)	1 337	1 313	1 096	1 033
Variație de la an la an	-9,1 %	-11,4 %	-1,4 % (6,6 % exceptând Regatul Unit)	-1,8 %	-16,5 %	-5,7 %
Emisii verificate – producția de energie electrică și termică	822	696 (653 exceptând Regatul Unit)	708	725	552	493
Variație de la an la an	-14,7 %	-15,3 %	1,6 % (8,5 % exceptând Regatul Unit)	2,4 %	-23,9 %	-10,7 %
Emisii verificate – producție industrială	708	660 (601 exceptând Regatul Unit)	629	589	544	540
Variație de la an la an	-1,6 %	-6,9 %	-4,7 % (4,7 % exceptând Regatul Unit)	-6,4 %	-7,5 %	-0,8 %

7.1. Emisii provenite din arderea combustibililor fosili în instalații

Figura 4 și figura 5 ilustrează evoluția emisiilor provenite din arderea combustibililor fosili în instalațiile care intră sub incidența EU ETS – ca procentaj din emisiile totale ale instalațiilor și, respectiv, în funcție

[50] Producția industrială a scăzut cu 1,1 % în zona euro și cu 0,8 % în UE, Eurostat, 13.2.2025.

de tipul de combustibil[51]. Nu toate emisiile din cadrul ETS provin din arderea combustibililor fosili. Unele emisii provin direct din procese industriale. Figura 4 prezintă ponderea emisiilor provenite din arderea combustibililor fosili în emisiile totale ale instalațiilor, iar figura 5 prezintă defalcarea emisiilor de ardere în funcție de tipul de combustibil.

În ansamblu, emisiile prezintă o evoluție descendentă, determinată de decarbonizarea sectorului energetic – răspândirea surselor regenerabile de energie, înlocuirea cărbunelui cu gaze naturale și utilizarea tot mai frecventă a biomasei[52]. Astfel cum se arată în figura 5, tendința de creștere a utilizării antracitului observată în 2022 (corelată cu creșterea prețurilor gazelor naturale ca urmare a invadării Ucrainei de către Rusia) s-a inversat, astfel că în 2024 se înregistrează cea mai scăzută cotă de antracit din 2013.

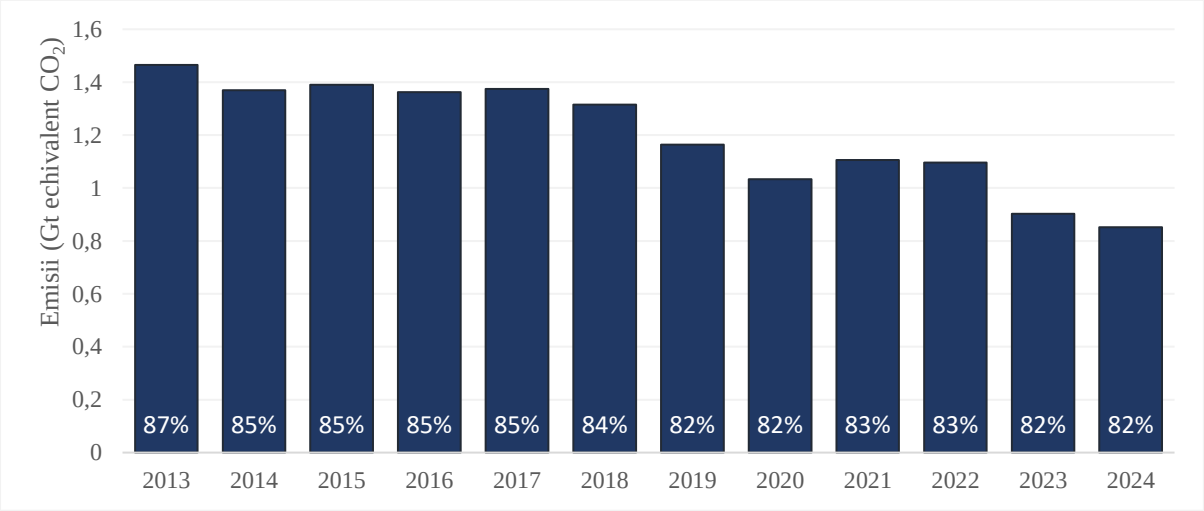


Figura 4. Evoluția emisiilor totale provenite din arderea combustibililor fosili în instalațiile care intră sub incidența EU ETS (2013-2024). Etichetele indică ponderea procentuală din emisiile totale ale instalațiilor.

[51] Această analiză se bazează pe datele privind punerea în aplicare a EU ETS raportate de țări în fiecare an în temeiul articolului 21 din Directiva EU ETS (termen-limită: 30 iunie).

[52] În 2024, emisiile cu factor zero provenite de la biomasă reprezintă 22 % în plus față de emisiile instalațiilor ETS.

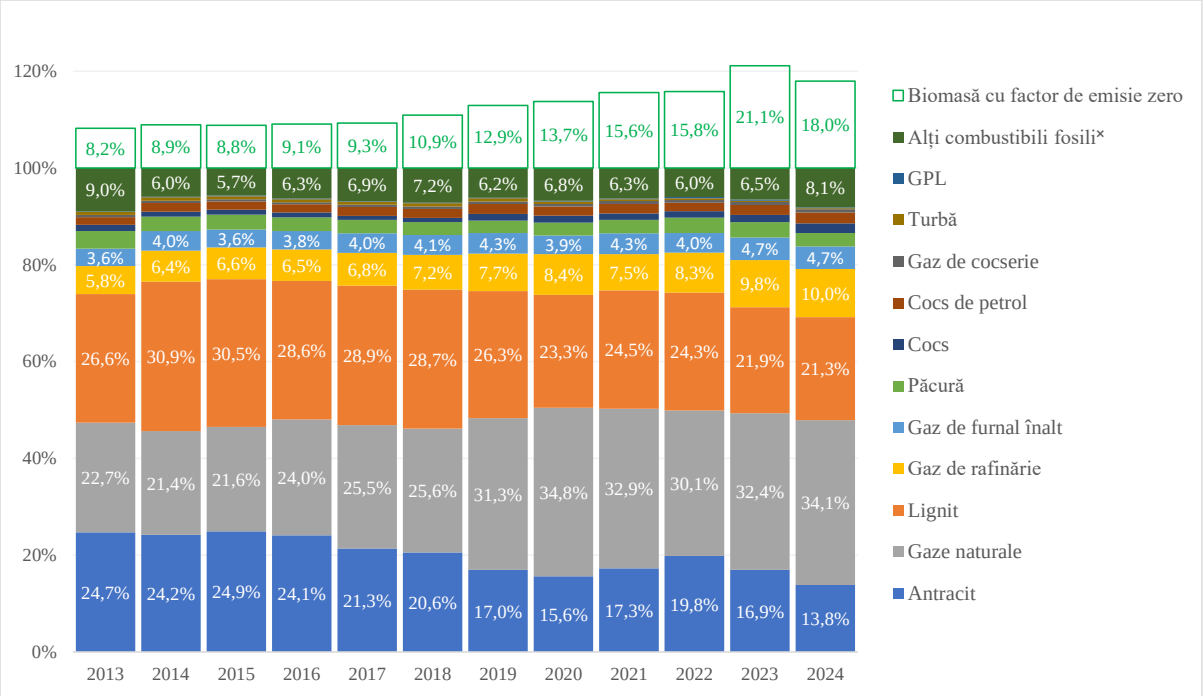


Figura 5 . Evoluția ponderii emisiilor provenite din arderea a diverși combustibili în instalațiile care intră sub incidența EU ETS (2013-2024). Etichetele indică ponderea procentuală din totalul emisiilor de ardere ale instalațiilor. Etichetele nu sunt afișate în situațiile în care emisiile provenite din arderea unui anumit combustibil nu depășesc niciodată o pondere de 3 %. Alți combustibili fosili se referă la combustibilii care nu sunt menționați deja în legendă. Emisiile provenite din arderea biomasei au un factor de emisie zero în cadrul EU ETS și, prin urmare, sunt prezentate deasupra emisiilor totale de ardere ale instalațiilor.*

8. Veniturile din EU ETS

Vânzarea certificatelor în cadrul licitațiilor EU ETS generează venituri substanțiale pentru statele membre, destinate sprijinirii acțiunilor climatice și transformării energetice. În 2024, veniturile totale din licitații s-au ridicat la 38,8 miliarde EUR.

- 24,4 miliarde EUR au revenit direct statelor membre, iar 0,3 miliarde EUR au revenit Islandei, Liechtensteinului, Norvegiei și Irlandei de Nord.

- 6,3 miliarde EUR au fost alocate Fondului ETS pentru modernizare, 2,3 miliarde EUR au fost alocate Fondului ETS pentru inovare, iar restul de 5,6 miliarde EUR au fost alocate Mecanismului de redresare și reziliență pentru a finanța planul REPowerEU, pe care statele membre îl utilizează pentru a promova tranziția către o energie curată și pentru a stimula securitatea energetică – prin realizarea reformelor și a investițiilor incluse în capitolele REPowerEU ale planurilor lor de redresare și reziliență.

Figura 6 arată distribuția veniturilor obținute din licitarea certificatelor din 2024. Datele detaliate privind veniturile alocate fiecărei țări și fiecărui fond sunt incluse în secțiunea 3 din documentul de lucru însoțitor al serviciilor Comisiei.

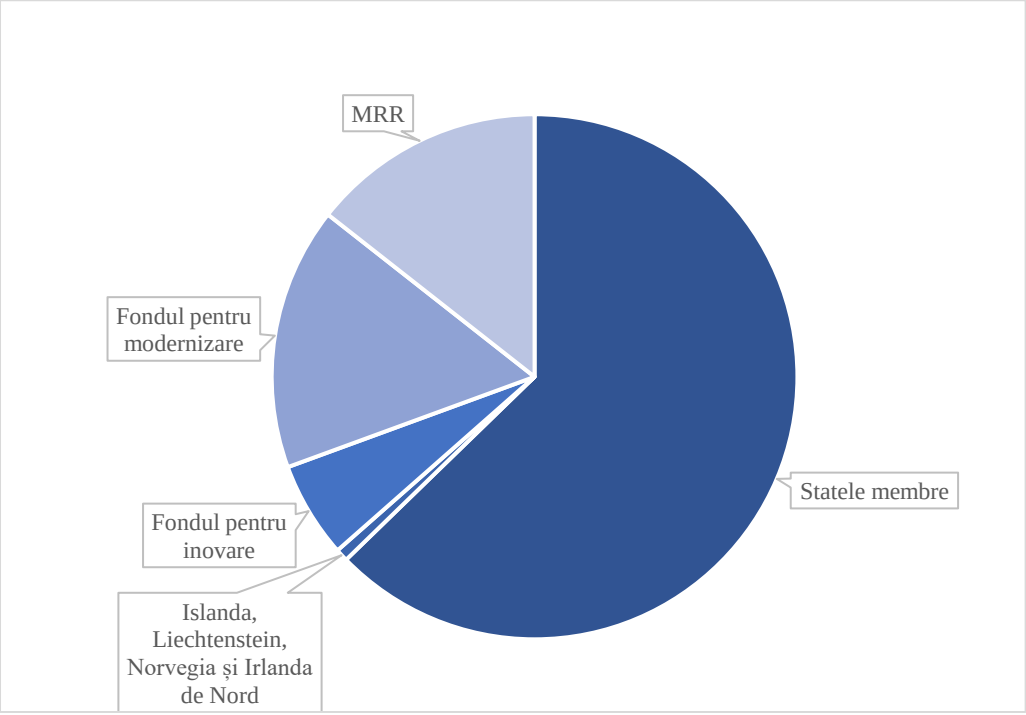


Figura 6. Distribuția veniturilor obținute din licitarea certificatelor din 2024 între bugetele naționale, Fondul pentru inovare, Fondul pentru modernizare și Mecanismul de redresare și reziliență.

În temeiul articolului 10 alineatul (3) din Directiva EU ETS, statele membre sunt obligate să utilizeze 100 % din veniturile colectate (sau o valoare financiară echivalentă) pentru a sprijini acțiunile climatice și transformarea energetică, cu excepția oricăror venituri pe care statele membre le cheltuiesc ca ajutor destinat industriilor mari consumatoare de energie electrică pentru costurile indirecte ale emisiilor de dioxid de carbon (a se vedea capitolul 8.1). Scopurile specifice sunt enumerate la articolul 10 alineatul (3) și includ decarbonizarea industrială, transformarea energetică, tehnologiile tehnologice curate, adaptarea la schimbările climatice, decarbonizarea sectorului transporturilor și acțiuni pentru o tranziție justă. Comisia monitorizează îndeaproape respectarea acestei noi obligații pentru a se asigura că toate veniturile ETS sunt cheltuite cu adevărat în aceste scopuri.

Obligația acoperă veniturile obținute din vânzarea prin licitație a certificatelor suplimentare ca urmare a includerii transportului maritim în EU ETS, statele membre fiind încurajate să își majoreze contribuția la protejarea, refacerea și o mai bună gestionare a ecosistemelor marine, în special a zonelor marine protejate. De asemenea, statele membre care primesc volume mai mari de certificate suplimentare ca urmare a raportului ridicat între companiile lor de transport maritim și populație ar trebui să utilizeze ponderea corespunzătoare în scopuri legate de domeniul maritim.

Statele membre raportează anual Comisiei, în temeiul Regulamentului privind guvernanța [Regulamentul (UE) 2018/1999][53], cu privire la modul în care utilizează veniturile provenite din ETS. Aceste rapoarte sunt întocmite conform unor modele și sunt transmise prin Reportnet 3, gestionat de Agenția Europeană de Mediu[54]. Ele sunt puse la dispoziția publicului pe site-ul agenției. Raportarea trebuie să fie suficient de detaliată pentru a evalua respectarea obiectivului privind cheltuielile. În caz

[53] Regulamentul (UE) 2018/1999 din 11 decembrie 2018, JO L 328, 21.12.2018.

[54] Utilizarea veniturilor obținute din vânzarea prin licitație a certificatelor ETS – Anul de raportare 2025 – GovReg, Reportnet3, Agenția Europeană de Mediu.

contrar, Comisia poate impune unui stat membru să retransmită informațiile și să completeze toate lacunele.

Din cele 24,4 miliarde EUR colectate de statele membre sub formă de venituri ETS în 2024, 21,2 miliarde EUR fac obiectul obligației prevăzute la articolul 10 alineatul (3)[55]. Acest lucru se datorează faptului că, potrivit rapoartelor, 3,2 miliarde EUR din veniturile obținute în 2024 (13 %) au fost alocate pentru finanțarea ajutorului pentru costurile indirecte ale emisiilor de dioxid de carbon ale industriilor energointensive. Deși toate veniturile ETS relevante trebuie să fie direcționate către investiții legate de climă și energie, nu este obligatoriu ca acest buget să fie cheltuit integral în același an în care sunt generate veniturile. Din veniturile obținute în 2024 și destinate utilizării în scopurile prevăzute la articolul 10 alineatul (3), 77 % au fost plătite deja în 2024, iar alte 3 % au fost angajate pentru acțiuni specifice. Modul în care statele membre au utilizat restul fondurilor va fi descris în rapoartele viitoare.

Din cele 21,2 miliarde EUR, statele membre au raportat[56] că au plătit deja 16,4 miliarde EUR și au angajat încă 0,5 miliarde EUR în scopurile prevăzute la articolul 10 alineatul (3). Ca atare, mai rămân de alocat, plătit și raportat aproximativ 4,3 miliarde EUR.

Tabelul 5 prezintă o defalcare a veniturilor ETS în cuantum de 24,4 miliarde EUR colectate de statele membre în 2024.

Tabelul 5. Defalcarea veniturilor ETS, în cuantum de 24,4 miliarde EUR, colectate de statele membre în 2024.

Venituri (miliarde EUR)	
Venituri raportate ca utilizate pentru finanțarea ajutorului pentru costurile indirecte ale emisiilor de dioxid de carbon	3,2
Venituri care fac obiectul obligației prevăzute la articolul 10 alineatul (3) și plătite în 2024	16,4
Venituri colectate de statele membre în 2024 care fac obiectul obligației prevăzute la articolul 10 alineatul (3) și angajate	0,5
Venituri colectate de statele membre în 2024 și care nu au fost încă alocate, plătite și raportate	4,3

Din veniturile de 16,4 miliarde EUR raportate ca fiind generate și plătite în 2024 în scopurile prevăzute la articolul 10 alineatul (3), 3,2 miliarde EUR au fost utilizate pentru proiecte din categoria „Aprovizionarea cu energie - surse regenerabile, rețelele și stocarea energiei”, 3,3 miliarde EUR pentru „Eficiența energetică, încălzirea și răcirea clădirilor” și 3,6 miliarde EUR pentru „Transport public și mobilitate”. Printre exemple se numără granturile pentru modernizarea energiei eoliene offshore și a biogazului în Danemarca, proiectele de retehnologizare profundă cu o reducere de cel puțin 40 % a

[55] Statele membre au fost încurajate să folosească cel puțin 50 % din veniturile colectate până la 4 iunie 2023 pentru a sprijini investițiile în decarbonizare și în transformarea energetică. În cazul veniturilor colectate începând cu 5 iunie 2023 se aplică obligația de a utiliza 100 % (sau o valoare financiară echivalentă) pentru a sprijini decarbonizarea și transformarea energetică în sectoarele ETS.

[56] Unele țări care cofinanțează acțiuni cu veniturile obținute din ETS raportează valoarea totală a acțiunii cofinanțate; prin urmare, cuantumul aferent acțiunilor lor este mai mare decât veniturile obținute. Valorile din prezentul capitol au fost ajustate în acest sens: de exemplu, dacă suma alocată acțiunilor a fost de două ori mai mare decât venitul generat, s-a presupus că jumătate din fiecare acțiune și compensarea costurilor indirecte ale emisiilor de dioxid de carbon au fost plătite din veniturile obținute din licitarea certificatelor.

consumului de energie termică în clădirile rezidențiale din Lituania și investițiile în transportul feroviar și pistele pentru biciclete în Slovenia.

În plus, statele membre au raportat că au utilizat 0,8 miliarde EUR pentru proiecte din categoria „Decarbonizarea industriei (tehnologii cu emisii scăzute de dioxid de carbon, CUSC și eficiență energetică în sectoarele industriale, cu excepția sectorului energetic)”, inclusiv finanțare pentru proiecte legate de hidrogen pentru decarbonizarea industriei din Germania.

De asemenea, statele membre au raportat că au utilizat 1,4 miliarde EUR pentru măsuri și proiecte în domeniul „Sprijin social și tranziție justă”, inclusiv „Fondul verde” al Greciei, care finanțează acțiuni pentru dezvoltarea regiunilor a căror economii renunță treptat la combustibilii fosili, precum și proiecte pentru protecția și gestionarea pădurilor.

Statele membre au raportat, de asemenea, că au utilizat 0,5 miliarde EUR pentru măsuri în domeniul „Transportul rutier (autoturisme, camioane)”, inclusiv sprijin financiar pentru achiziționarea de vehicule electrice și/sau hibride în Suedia, Letonia, România și Malta.

În ceea ce privește plățile în valoare de 2,8 miliarde EUR efectuate în 2024, statele membre au raportat acțiuni care fie nu se încadrau în nicio categorie din modele, fie corespundeau mai multor categorii (în aceste cazuri, statele membre au raportat categoria „Altele”). Printre exemple se numără fondul pentru biodiversitate din Spania, care permite refacerea ecosistemelor, utilizarea energiei din surse regenerabile în zonele rurale și extinderea practicilor durabile de utilizare a terenurilor care, împreună, sporesc biodiversitatea și realizează reduceri măsurabile ale emisiilor la nivel peisagistic.

Figura 7 sintetizează utilizarea de către statele membre a veniturilor ETS în diferitele categorii.

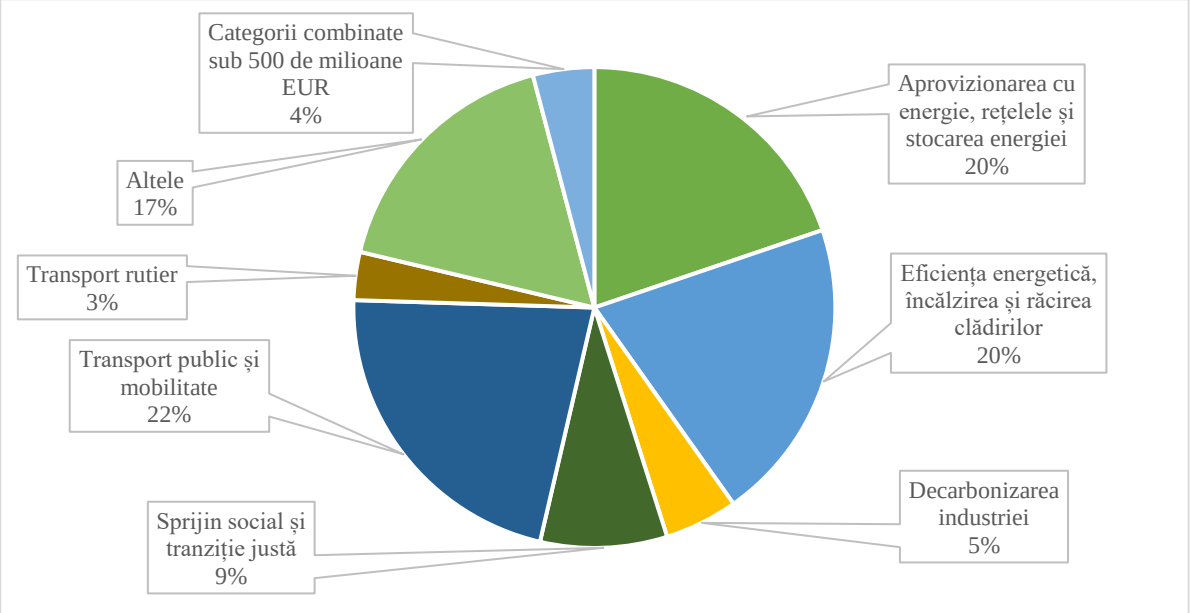


Figura 7. Defalcarea pe categorii a celor 16,4 miliarde EUR din veniturile obținute din licitarea certificatelor ETS în 2024 raportate ca fiind plătite. Categoriile combinate la 500 de milioane EUR includ (în milioane EUR): adaptarea (105), scopurile de la nivel internațional și finanțarea internațională a combaterii schimbărilor climatice (94), LULUCF, agricultura și absorbțiile terestre (349), cheltuielile administrative (50), gestionarea deșeurilor (28), transportul maritim (29), aviația (14), eliminările permanente (3).

Veniturile obținute din licitarea certificatelor EU ETS au avut o contribuție esențială la aceste proiecte și la multe alte proiecte de acțiune climatică și de transformare energetică de impact din statele membre. Aceste proiecte au contribuit nu numai la reducerea emisiilor, ci și la asigurarea faptului că tranziția verde este justă. Este important de precizat că statele membre trebuie să depună eforturi pentru a asigura vizibilitatea sursei de finanțare a acțiunilor sau proiectelor finanțate din veniturile ETS, pentru a demonstra contribuția EU ETS la decarbonizarea progresivă și la tranziția justă. Pentru majoritatea acțiunilor raportate pentru 2024, nu este clar dacă EU ETS este indicat și prezentat public în mod explicit ca sursă de finanțare, aspect pe care Comisia intenționează să îl monitorizeze.

În documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește Raportul intermediar privind politicile climatice 2025 este inclusă o prezentare generală a modului în care fiecare stat membru și-a utilizat veniturile provenite din ETS[57].

8.1. Ajutoarele pentru costuri indirecte

În temeiul articolului 10a alineatul (6) din Directiva EU ETS, statele membre sunt încurajate să adopte măsuri financiare în favoarea sectoarelor sau a subsectoarelor care sunt expuse unui risc real de relocare a emisiilor de dioxid de carbon din cauza costurilor indirecte semnificative ale emisiilor de dioxid de carbon. Acest lucru se referă la costul emisiilor de CO_2 transferat industriilor mari consumatoare de energie electrică prin facturile lor de energie electrică, ca urmare a achiziționării de certificate ETS de către întreprinderile energetice.

Comisia a adoptat orientări privind ajutoarele de stat acordate în cadrul EU ETS pentru a armoniza condițiile în care statele membre oferă acest ajutor și pentru a reduce la minimum denaturările concurenței pe piața internă[58]. Aceste orientări stabilesc sectoarele expuse unui risc real de realocare a emisiilor de dioxid de carbon și specifică faptul că beneficiarii trebuie să reinvestească o parte din ajutor în proiecte care le reduc amprenta de carbon directă sau indirectă și, ca atare, expunerea la riscul de relocare a emisiilor de dioxid de carbon.

Fiecare stat membru care acordă ajutor de stat pentru compensarea costurilor emisiilor indirecte a notificat schema sa Comisiei în vederea evaluării ajutorului de stat și a primit confirmarea compatibilității schemei cu piața internă. Statele membre care acordă o astfel de compensație au obligația de a publica valoarea totală a compensației plătite, inclusiv o defalcare pe sectoare sau subsectoare beneficiare.

În 2024, 15 state membre au oferit ajutoare pentru costurile indirecte suportate în 2023. Această cifră este identică cu cea de anul trecut. Cu toate acestea, componența s-a schimbat ca urmare a expirării unei scheme temporare de sprijin în Austria și a reintroducerii plăților de către Țările de Jos.

Tabelul 6 sintetizează plățile efectuate de statele membre și le compară cu veniturile obținute în urma licitării certificatelor de emisii din 2023. Totalul plăților suportate pentru costurile indirecte în 2024 s-a ridicat la aproximativ 5,52 miliarde EUR. Aceasta reprezintă o creștere de 40 % față de cele 3,95 miliarde EUR plătite în 2023, în timp ce numărul instalațiilor care au beneficiat de ajutor a rămas în mare parte neschimbat, situându-se în jurul valorii de 1 850.

[57] Raport intermediar privind politicile climatice 2025 viitor și documentul de lucru al serviciilor Comisiei care îl însoțește.

[58] Orientări privind anumite măsuri de ajutor de stat acordate în contextul schemei de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră după 2021 (2020/C 317/04). Este în curs de pregătire o actualizare tehnică a acestor orientări.

Tabelul 6. Cuantumurile ajutoarelor plătite în 2024 din veniturile obținute din licitarea certificatelor ETS pentru costurile indirecte suportate în 2023.

Statul membru	**Suma plătită pentru costurile indirecte suportate în 2023 [milioane EUR]**	**Numărul destinatarilor (instalații)**	**Venituri obținute din licitarea certificatelor în 2023[3] [milioane EUR]**	**Valoarea relativă a ajutorului pentru costurile indirecte în comparație cu veniturile obținute din licitarea certificatelor**
Belgia	249,9	56	739,9	33,8 %
Cehia	60,4	23	771,3	7,8 %
Finlanda	143,2	55	571,5	25,1 %
Franța	908,8	293	2 060,1	44,1 %
Germania	2 395,0	707	7 582,5	31,6 %
Grecia	287,0	57	1 441,8	19,9 %
Italia	165,5	252	3 547,4	4,7 %
Luxemburg	37,6	4	7,6	492,0 %
Țările de Jos	147,3	48	1 261,1	11,7 %
Polonia	614,6	97	5 406,7	11,4 %
Portugalia	25,0	23	726,7	3,4 %
România	116,7	31	571,8	20,4 %
Slovacia	58,3	9	377,5	15,4 %
Slovenia	25,4	16	186,5	13,6 %
Spania	282,8	191	3 514,0	8,0 %

Creșterea ajutorului total se datorează în primul rând creșterii prețurilor certificatelor. Ajutoarele dintr-un anumit an se bazează pe prețul la termen al certificatelor din anul precedent. Astfel, ajutorul plătit în 2024 pentru costurile suportate în 2023 s-a bazat pe prețul mediu la termen din 2022. Acest preț a fost de 83,59 EUR, ceea ce reprezintă o creștere de aproximativ 50 % față de anul precedent[59]. Plățile totale ale ajutoarelor nu cresc automat în aceeași pondere ca prețul certificatelor, deoarece schemele de compensare ale statelor membre au adesea un buget maxim calculat pentru întreaga perioadă de depunere a cererilor (în majoritatea cazurilor, 2021-2030).

Plățile de ajutoare pentru compensarea costurilor indirecte au crescut, de asemenea, în 2024, atunci când sunt exprimate ca procent din veniturile obținute în urma licitării certificatelor de emisii la nivel național. Suma achitată a fost echivalentă cu 19 % din veniturile obținute în urma licitării certificatelor de emisii din 2023 colectate de statele membre participante, comparativ cu 16 % în 2022. Prin urmare, această cotă a crescut, dar mai lent decât prețul certificatelor și decât valoarea absolută a compensației plătite. Acest lucru se datorează în principal faptului că i) efectul creșterii prețurilor certificatelor este

[59] În conformitate cu orientările privind ajutoarele de stat, compensarea statelor membre trebuie să se bazeze pe media prețurilor la termen de un an, astfel cum se observă la o anumită bursă de certificate de dioxid de carbon din UE. Prețul utilizat poate varia ușor de la un stat membru la altul, în funcție de bursa de certificate de dioxid de carbon din UE utilizată.

parțial contracarat de scăderea volumului absolut al certificatelor scoase la licitație; și ii) compensația totală poate fi limitată de bugetele alocate fiecărei scheme naționale.

Statele membre care cheltuiesc mai mult de 25 % din veniturile pe care le-au obținut în urma licitării certificatelor de emisii pentru costurile indirecte în orice an au obligația de a publica un raport în care să explice motivele depășirii acestui prag. În 2023, majoritatea statelor membre au rămas cu mult sub acest prag, dar cinci state membre au cheltuit mai mult. Justificările furnizate de aceste state membre sunt rezumate mai jos.

Plățile ajutoarelor efectuate de Belgia, Franța și Luxemburg au depășit acest prag în cea mai mare parte a ultimilor cinci ani. La fel ca în anii anteriori, proporția ridicată a plăților din veniturile obținute în urma licitării certificatelor în Belgia și Franța a fost atribuită ponderii ridicate a producției de energie electrică cu emisii scăzute de dioxid de carbon din această țară, care a determinat obținerea de venituri relativ scăzute din licitații în comparație cu ponderea industriilor mari consumatoare de energie electrică.

În cazul Luxemburgului, cheltuielile au depășit cu mult veniturile totale obținute din licitarea certificatelor de emisii. Acest lucru se datorează parțial utilizării certificatelor ETS pentru a compensa emisiile în sectoarele care intră sub incidența Regulamentului privind partajarea eforturilor[60]. Această practică este denumită „mecanismul de flexibilitate ESR” (a se vedea capitolul 4.2).

În Finlanda și Germania, ponderea veniturilor a crescut, de asemenea, la peste 25 %. În fiecare caz, autoritățile au atribuit acest lucru creșterii prețurilor certificatelor care sunt utilizate ca bază pentru compensare. Analiza istorică efectuată de autoritatea germană de comercializare a certificatelor de emisii a arătat că pragul de 25 % a fost depășit de patru ori din 2013 și a identificat prețurile ridicate ale certificatelor ca fiind principalul factor determinant în aceste cazuri[61].

8.2. Fondul ETS pentru inovare

Fondul pentru inovare, finanțat integral din EU ETS, este unul dintre cele mai mari programe de finanțare din lume pentru implementarea de soluții și tehnologii inovatoare cu emisii de carbon scăzute și zero în domeniul industriei, al energiei, al mobilității și al clădirilor. Fondul oferă granturi pentru proiecte care vizează comercializarea tehnologiilor inovatoare cu emisii scăzute de carbon și introducerea de soluții industriale pe piață pentru decarbonizarea Europei și sprijinirea tranziției către neutralitatea climatică. Având un buget total estimat la 40 de miliarde EUR (pe baza unui preț al carbonului de 75 EUR/tCO_2), Fondul pentru inovare a lansat 11 cereri de propuneri începând din 2020, dintre care două pentru licitații în cadrul Băncii Europene pentru Hidrogen.

[60] Regulamentul privind partajarea eforturilor permite Luxemburgului să anuleze, în medie, 0,4 milioane de certificate de emisii pe an în perioada 2021-2030, echivalentul a 33,5 milioane EUR în cazul în care acestea sunt scoase la licitație la prețul pieței luat în considerare în prezentul capitol.

[61] *Beihilfen für indirekte CO2-Kosten des Emissionshandels (Strompreiskompensation) in Deutschland für das Jahr 2023* (link).

Comisia prezintă separat rapoarte mai detaliate cu privire la punerea în aplicare a Fondului pentru inovare. Cel de al treilea raport intermediar privind punerea în aplicare a Fondului pentru inovare este așteptat în T4 2025[62].

În runda de cereri de propuneri din 2023, care s-a încheiat în februarie 2024 (licitații) și în aprilie 2024 (tehnologii care contribuie la obiectivul zero emisii nete), 83 de proiecte s-au alăturat portofoliului fondului, reprezentând 4,9 miliarde EUR în sprijinul decarbonizării în industriile mari consumatoare de energie, al producției de hidrogen, al producției de energie din surse regenerabile, al sectorului mobilității (inclusiv sectorul maritim și al aviației) și al producției de tehnologii esențiale care contribuie la obiectivul zero emisii nete. Sprijinul este distribuit în 18 țări din UE și SEE, incluzând proiecte semnate pentru prima dată în Estonia și Slovacia. Se preconizează că aceste proiecte vor reduce 408 milioane de tone de echivalent CO_2 în primii 10 ani de funcționare.

Pentru prima dată, în 2023 a avut loc o licitație pentru producția de hidrogen din surse regenerabile (RFNBO) în cadrul Băncii Europene pentru Hidrogen. Au fost selectate șase proiecte, cu un sprijin de 694 de milioane EUR pentru a produce 1,52 milioane de tone de hidrogen din surse regenerabile în primii 10 ani de funcționare. Această procedură de ofertare concurențială a asigurat un sprijin eficient din punctul de vedere al costurilor pentru aprovizionarea cu hidrogen verde a sectoarelor agriculturii, transportului maritim și transportului cu vehicule grele, precum și pentru producția de e-metan și e-metanol. A fost folosită opțiunea „licitație ca serviciu”, Germania contribuind cu 350 de milioane EUR la o componentă națională de finanțare.

În cadrul cererii de granturi publicate în 2023, a fost organizată pentru prima dată o temă de producție, cu 20 de proiecte sprijinite cu 1,0 miliard EUR pentru a produce tehnologii-cheie în tranziția către zero emisii nete, cum ar fi electrolizoarele, panourile solare, bateriile, pompele de căldură și turbinele eoliene. În mod similar, tema-pilot, care s-a axat pe proiecte extrem de inovatoare cu potențial profund de decarbonizare, a fost organizată pentru prima dată, 19 proiecte fiind sprijinite cu 489 de milioane EUR într-o serie de sectoare, inclusiv hidroenergia prin pompare, stocarea energiei termice, energia maritimă, energia maremotrică și altele.

Restul proiectelor au fost la scară largă (23 de proiecte cu sprijin în valoare de 2,8 miliarde EUR), la scară medie (14 proiecte cu 434 de milioane EUR) și la scară mică (7 proiecte cu 30 de milioane EUR).

Până în iulie 2025, portofoliul fondului includea 194 de proiecte în curs, care sunt planificate să primească sprijin în valoare de 11,3 miliarde EUR[63]. Aceste proiecte sunt situate în 27 de țări din UE/SEE și se preconizează că vor realiza reduceri ale emisiilor de CO_2 echivalent de aproximativ 860 de milioane în primii 10 ani de funcționare.

Pentru aceste proiecte, stimulentul reprezentat de prețul carbonului în cadrul EU ETS este mult mai mare decât cuantumul finanțării provenite din EU ETS. De exemplu, până în prezent avantajul dat de evitarea costului carbonului în scenariile economice ale întreprinderilor care au primit finanțare pentru proiecte prin Fondul pentru inovare este de aproximativ 65 de miliarde EUR (costurile carbonului evitate ca urmare a reducerii emisiilor, la un preț mediu al carbonului de 75 EUR/tCO_2). Acest lucru

[62] Comisia Europeană: Direcția Generală Politici Climatice, *Raportul intermediar al Fondului pentru inovare 2023 – Raportul Comisiei către Parlamentul European și Consiliu privind punerea în aplicare a Fondului pentru inovare în 2023*, Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, 2025 (link).

[63] Tabloul de bord al portofoliului Fondului pentru inovare.

reflectă logica EU ETS, conform căreia prețul carbonului reprezintă principalul stimulent pe termen lung, iar Fondul pentru inovare completează acest stimulent pentru a accelera schimbarea[64].

La sfârșitul anului 2024, Comisia a lansat trei noi cereri de propuneri, cu un buget total de 4,6 miliarde EUR:

- Tehnologii care contribuie la obiectivul zero emisii nete: Cererea de propuneri pentru tehnologii care contribuie la obiectivul zero emisii nete a avut un buget de 2,4 miliarde EUR și a primit în total 359 de propuneri din 28 de țări atunci când s-a încheiat, în aprilie 2025. Împreună, aceste proiecte au solicitat sprijin în valoare de 21,7 miliarde EUR, de peste nouă ori mai mult decât bugetul disponibil. Rezultatele preliminare arată că cererea de propuneri a acoperit domenii-cheie de decarbonizare din mai multe categorii: industriile mari consumatoare de energie (169 de propuneri), gestionarea industrială a emisiilor de dioxid de carbon (24), energia din surse regenerabile (67) și stocarea energiei (43). Introdusă în 2023, categoria „Mobilitate", care acoperă transportul maritim, aerian și rutier, a atras 50 de propuneri, în timp ce sectorul clădirilor a primit 6 propuneri. În mod special, a existat un interes puternic din partea unor sectoare precum cel al produselor chimice, al cimentului și varului, al rafinăriilor și al hidrogenului. Comisia va publica rezultatele acestei cereri de propuneri în a doua jumătate a anului 2025.

- Baterii: Pentru prima dată, Comisia a lansat sprijinul pentru fabricarea de celule de baterii pentru vehicule electrice. Cererea de propuneri a avut un buget de 1 miliard EUR și a primit 14 propuneri din partea a opt țări în aprilie 2025. În iulie 2025, s-a anunțat că șase proiecte au fost selectate pentru finanțare în cadrul acestei cereri de propuneri din Franța (două), Germania (două), Suedia și Polonia, cărora li se va acorda sprijin combinat în valoare de 852 de milioane EUR. Aceste proiecte vor avea o capacitate combinată de producție de baterii de aproximativ 56 de gigawați-oră (GWh) de celule de baterii pentru vehicule electrice pe an.

- Licitație pentru producția de hidrogen: A treia cerere de propuneri a fost pentru a doua rundă a licitației Băncii Europene pentru Hidrogen pentru producția de hidrogen din surse regenerabile. Licitația a fost deschisă cu un buget total de 1,2 miliarde EUR, inclusiv un nou buget dedicat de 200 de milioane EUR pentru proiecte cu achizitori din sectorul maritim. Licitația s-a încheiat în februarie 2025, cu 66 de oferte din 11 țări. 15 proiecte din cinci țări diferite au fost selectate pentru pregătirea acordului de grant. Schema a inclus, de asemenea, pachete financiare naționale în cadrul schemei „licitații ca serviciu", Austria furnizând 400 de milioane EUR, Spania 280-400 de milioane EUR, iar Lituania 36 de milioane EUR. Cele 15 proiecte selectate trebuie să prezinte o garanție de finalizare înainte de semnarea acordului de grant. Unele dintre acestea pot decide să nu facă acest lucru, retrăgându-se din procesul de selecție și creând oportunități pentru proiectele de pe lista de rezervă care urmează să fie invitate să înceapă pregătirea acordului de grant. Lista finală a proiectelor câștigătoare va fi publicată până la sfârșitul anului 2025.

Pentru a spori maturitatea tehnică, financiară și operațională a proiectelor inovatoare, asistența pentru dezvoltarea de proiecte (project development assistance - PDA) este administrată prin intermediul Băncii Europene de Investiții. În 2024, BEI a semnat 23 de acorduri PDA și a procedat la executarea lor. De la începutul programului, 62 de proiecte au semnat un acord de sprijin și au fost finalizate. Impactul PDA este din ce în ce mai vizibil, nouă proiecte care anterior nu au avut succes obținând un

[64] Considerentul 20 din Directiva 2009/29/CE, reafirmat în considerentul 14 din Directiva (UE) 2018/410.

grant în cadrul cererii de propuneri a Fondului pentru inovare din 2023. De asemenea, PDA a fost extinsă acum pentru a fi deschisă dezvoltatorilor de proiecte care nu au depus încă cereri la fond, cu cereri adresate direct către BEI[65].

Începând din 2023, toate proiectele care îndeplinesc pragurile minime pentru toate criteriile de atribuire în cadrul cererilor de propuneri pentru granturi (selectate sau nu pentru Fondul pentru inovare) au primit marca STEP (platforma Tehnologii strategice pentru Europa)[66]. Această marcă este eticheta de calitate a UE acordată proiectelor de înaltă calitate care contribuie la obiectivele STEP și ajută la facilitarea accesului la finanțare pentru statele membre sau pentru investitorii privați.

8.3. Fondul ETS pentru modernizare

Fondul pentru modernizare este un program de solidaritate finanțat din EU ETS. Oferind inițial sprijin pentru 10 state membre cu venituri mai mici[67], începând din 2024, fondul sprijină alte trei state membre cu venituri mai mici[68] să își îndeplinească obiectivele în materie de climă și energie pentru 2030, contribuind la implementarea de proiecte care modernizează sistemele energetice și îmbunătățesc eficiența energetică. Bugetul fondului provine din vânzarea prin licitație a unei cote din plafonul EU ETS (corespunzând unui număr de 438 de milioane de certificate), alocată între statele membre beneficiare conform unei chei de repartizare fixe[69]. În plus, șase state membre beneficiare au transferat 320 de milioane de certificate din etapa 3 a EU ETS (2013-2020) către Fondul pentru modernizare. Astfel, dimensiunea sa totală se ridică la peste 750 de milioane de certificate, adică 56 de miliarde EUR în perioada 2021-2030, presupunând un preț mediu al carbonului de 75 EUR/tCO_2.

Deși selectează investițiile pe care doresc să le sprijine, statele membre trebuie să utilizeze cea mai mare parte a resurselor care le sunt alocate în cadrul fondului pentru investiții prioritare. Printre acestea se numără producerea și utilizarea energiei electrice din surse regenerabile, încălzirea și răcirea, eficiența energetică, stocarea și modernizarea rețelelor energetice, sprijinirea gospodăriilor cu venituri mici în vederea combaterii sărăciei energetice și acțiuni pentru o tranziție justă în regiunile dependente de combustibili fosili. Propunerile de investiții sunt evaluate de BEI. Comisia ia o decizie de plată de îndată ce BEI confirmă o investiție ca fiind prioritară sau recomandă finanțarea de către Comitetul pentru investiții al fondului ca investiție neprioritară. Deciziile de plată sunt emise în două cicluri în fiecare an și acoperă investiții în toate statele membre beneficiare.

Începând din ianuarie 2021, au fost confirmate aproximativ 200 de scheme și proiecte individuale care au primit în total 19,1 miliarde EUR, sumă ce a fost plătită statelor membre beneficiare. Aceste inițiative se referă în principal la energia electrică din surse regenerabile, la eficiența energetică, la stocarea energiei și la modernizarea rețelelor energetice.

[65] Fondul pentru inovare – Asistență pentru dezvoltarea de proiecte, BEI.

[66] Regulamentul (UE) 2024/795 din 29 februarie 2024, JO L, 2024/795, 29.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/795/oj.

[67] Primele state membre beneficiare au fost Bulgaria, Cehia, Croația, Estonia, Letonia, Lituania, Polonia, România, Slovacia și Ungaria.

[68] Prin revizuirea din 2023 a Directivei EU ETS, celor 10 state membre inițiale li s-au alăturat Grecia, Portugalia și Slovenia.

[69] Anexa IIb la Directiva EU ETS – cheia de repartizare a Fondului pentru modernizare.

În iunie 2025, Comisia a adoptat cea de a opta decizie de plată[70] în cadrul Fondul pentru modernizare, cea mai mare din 2021. Pe această bază, BEI a efectuat plăți în valoare totală de 3,7 miliarde EUR către șapte state membre beneficiare[71] pentru a finanța 34 de propuneri de investiții. Printre proiecte se numără sprijinirea dezvoltării unui program privind aerul curat care să sprijine îmbunătățirea eficienței energetice și înlocuirea surselor de căldură în locuințele unifamiliale din Polonia și creșterea capacității rețelei de energie electrică din Letonia.

În cadrul unei alte runde de propuneri a Fondului pentru modernizare s-au putut primi propuneri până la 12 august 2025 pentru proiectele neprioritare și până la 9 septembrie 2025 pentru proiectele prioritare.

Începând din 2025, investițiile trebuie să respecte inclusiv cerința de „a nu aduce prejudicii semnificative” prevăzută în Regulamentul privind taxonomia (cu excepția investițiilor finanțate utilizând certificatele transferate).

8.4. Fondul ETS pentru decarbonizare destinat Greciei

Articolul 10a alineatul (9) din Directiva EU ETS a acordat Greciei dreptul, în anumite condiții, de a solicita până la 25 de milioane de certificate pentru a decarboniza aprovizionarea cu energie electrică a insulelor sale[72]. Licitarea acestor certificate va finanța fondul, a cărui valoare este estimată la aproximativ 2 miliarde EUR. Grecia, Comisia Europeană și BEI depun eforturi pentru a operaționaliza această dispoziție. În noiembrie 2024, vicepreședintele executiv pentru Pactul verde european, Maroš Šefčovič, împreună cu ministrul mediului și energiei din Grecia, Theodoros Skylakakis, și vicepreședintele BEI, Ioannis Tsakiris, au semnat un acord trilateral la Naxos, Grecia, pentru a institui Fondul național de decarbonizare ETS pentru insulele grecești[73].

BEI va fi responsabilă de evaluarea viabilității financiare și a beneficiilor socioeconomice ale proiectului propus de Grecia privind decarbonizarea aprovizionării cu energie electrică a insulelor sale. Dacă sunt îndeplinite toate condițiile, certificatele vor fi scoase la licitație și veniturile vor fi puse la dispoziție pentru cofinanțarea a până la 60 % din componentele de proiect aprobate. Concret, finanțarea ar trebui să sprijine proiecte de aprovizionare cu energie din surse regenerabile pe insule, cum ar fi sistemele fotovoltaice, parcurile eoliene offshore și sistemele de stocare independente, precum și inițiativele de conectare a insulelor cu rețeaua electrică de pe continent. De asemenea, Fondul va contribui la măsurile de adaptare la schimbările climatice și va spori reziliența la fenomenele meteorologice extreme.

[70] C(2024) 4190 final – Decizia Comisiei din 12.6.2024 privind plata fondurilor din Fondul pentru modernizare în temeiul Directivei 2003/87/CE – Primul ciclu bianual de plată din 2024.

[71] Cea de a cincea decizie de plată în baza Fondului pentru modernizare a autorizat plăți către România (1,1 miliarde EUR), Cehia (835 de milioane EUR), Polonia (698 de milioane EUR), Ungaria (77 de milioane EUR), Bulgaria (65 de milioane EUR), Lituania (59 de milioane EUR), Croația (52 de milioane EUR), Slovacia (35 de milioane EUR), Letonia (27 de milioane EUR) și Estonia (24 de milioane EUR).

[72] 25 de milioane de certificate au fost rezervate pentru o posibilă utilizare în temeiul articolului 10a alineatul (9) din Directiva EU ETS [Comunicarea Comisiei intitulată „Publicarea numărului total de certificate aflate în circulație în 2021 în scopul funcționării rezervei pentru stabilitatea pieței în cadrul schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii instituit prin Directiva 2003/87/CE și a numărului de certificate nealocate în perioada 2013-2020”, 2022/C 195/02, C/2022/2780 (JO C 195, 13.5.2022)].

[73] Vicepreședintele executiv Šefčovič semnează un acord între Grecia, Banca Europeană de Investiții și Comisie privind un fond de decarbonizare pentru insulele grecești – Comisia Europeană.

9. Aviație

EU ETS reglementează emisiile din sectorul aviației începând din 2012. Din punct de vedere juridic, schema acoperă toate zborurile care pleacă din SEE și zborurile care sosesc, dacă nu sunt exceptate.

Totuși, în 2013 UE a limitat obligațiile EU ETS pentru sectorul aviației la zborurile din interiorul SEE, pentru a sprijini elaborarea unei măsuri globale bazate pe piață pentru reducerea emisiilor generate de aviație de către Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI)[74]. De atunci, limitarea domeniului de aplicare al Directivei EU ETS a fost prelungită de trei ori, iar revizuirea din 2023 a Directivei EU ETS subliniază că aceasta ar trebui să fie ultima derogare temporară de la EU ETS[75]. Zborurile înspre și dinspre aproximativ 75 de țări cel mai puțin dezvoltate și state insulare mici în curs de dezvoltare sunt exceptate în permanență.

Începând cu 1 ianuarie 2020, EU ETS acoperă emisiile generate de zborurile cu plecare către Elveția, iar schema ETS a Elveției se aplică zborurilor cu plecare către aeroporturile din SEE. Acest lucru asigură un stimulent pentru decarbonizare, menținând totodată condiții de concurență echitabile în ambele direcții. Începând cu 1 ianuarie 2021, EU ETS se aplică zborurilor de plecare către Regatul Unit, iar schema ETS a Regatului Unit se aplică zborurilor cu plecare către aeroporturi din SEE. Astfel, tarifarea carbonului continuă să acopere emisiile generate de aviație în pofida ieșirii din UE a Regatului Unit.

Începând cu 1 ianuarie 2024, EU ETS acoperă emisiile provenite de la majoritatea zborurilor[76] înspre și dinspre cele nouă regiuni ultraperiferice ale UE, precum și emisiile generate de zborurile care pleacă din regiunile ultraperiferice către Elveția și către Regatul Unit. În total, acest lucru echivalează cu o extindere de aproximativ 7 % a acoperirii ETS în ceea ce privește stabilirea prețului carbonului. De asemenea, Elveția a inclus în schema sa ETS emisiile generate de zborurile cu plecare către regiunile ultraperiferice începând din 2024[77].

În paralel, pentru a facilita progresele în cadrul OACI, domeniul de aplicare limitat la nivel intraeuropean al EU ETS pentru aviație a fost prelungit până la sfârșitul anului 2026, deoarece începând din 2027 toate țările importante din afara UE ar trebui să aplice Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA). Ca parte a revizuirii ETS la jumătatea anului 2026, Comisia trebuie să evalueze dacă statele din afara UE despre care se consideră că participă la CORSIA reprezintă mai mult sau mai puțin de 70 % din emisiile generate de aviația internațională, pe baza celor mai recente cifre privind emisiile [articolul 28b alineatul (3) litera (b) din Directiva EU ETS]. Această abordare urmărește să stimuleze toate țările care ar trebui să participe la CORSIA atunci când punerea în aplicare a schemei devine „obligatorie”[78]. În general, UE încurajează toate țările să participe.

---

[74] Decizia nr. 377/2013/UE din 24 aprilie 2013 privind derogarea temporară de la Directiva 2003/87/CE, JO L 113, 25.4.2013).

[75] Considerentul 30 din Directiva 958/2024/UE de revizuire a Directivei EU ETS.

[76] Este prevăzută o derogare temporară de la EU ETS până în 2030 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.

[77] Alocări suplimentare cu titlu gratuit pentru zborurile către regiunile ultraperiferice, Schema de comercializare a certificatelor de emisii pentru operatorii de aeronave, Oficiul Federal pentru Mediu, 31.8.2024.

[78] Țările au avut cea mai mare pondere a activității de aviație internațională în 2018, măsurată în „venit tonă-kilometru”, ceea ce înseamnă cât de multe mărfuri sau cât de mulți pasageri a deplasat o companie aeriană, precum și cât de departe. Aceste 34 de state sunt enumerate la International-RTK-rankings_2018_SIDS_LDC_LLDC.pdf.

Evaluarea impusă de Directiva EU ETS stabilește parametri clari pentru calcularea pragului de 70 %. Numărătorul ia în calcul emisiile generate de aviația internațională reprezentate de „*statele enumerate în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 25a alineatul (3)*”, ceea ce înseamnă alte state decât țările SEE, Elveția și Regatul Unit. Prin urmare, numărătorul include emisiile generate de rutele dintre statele enumerate în actul de punere în aplicare, precum și de rutele dintre un stat membru al SEE, Elveția sau Regatul Unit și aceste state. Evaluarea urmează principiul rutei, și anume presupunând că orice zbor pe aceste rute face obiectul compensării CORSIA, chiar dacă este operat de un transportator care pleacă dintr-un stat neparticipant[79]. Acest lucru previne subestimarea. Numitorul acestui calcul este reprezentat de toate „*emisiile generate de aviația internațională*”, însemnând toate emisiile de pe rutele dintre două țări ale OACI. Cifrele publicate[80] de Secretariatul OACI vor fi utilizate pentru acest calcul, care fie sunt raportate direct de țări, fie sunt completate de Secretariatul OACI în conformitate cu o metodologie convenită. Calculul se prezintă sub următoarea formă:

$$\frac{CO_2 emisii\ aferente\ statelor\ non-UE\ generate\ pe\ rutele\ dintre\ statele\ ce\ fac\ obiectul\ compensării\ CORSIA}{CO_2\ emisii\ rute\ internaționale}$$

În 2024 au fost emise aproximativ 27,6 milioane de certificate pentru aviație în conformitate cu domeniul de aplicare actualizat al EU ETS. S-au alocat cu titlu gratuit puțin peste 17,5 milioane de certificate. Operatorii de aeronave administrați de administratori naționali din SEE au primit cu titlu gratuit puțin mai mult de 0,3 milioane de certificate elvețiene pentru aviație în cadrul schemei ETS a Elveției. Aproximativ 6,7 milioane de certificate pentru aviație au fost scoase la licitație în 2024.

Emisiile provenite de la operatorii de aeronave au continuat să crească în 2024 comparativ cu 2023. În 2024, emisiile s-au ridicat la 62,6 Mt echivalent CO_2 (din care 1,1 Mt de la operatorii administrați de Elveția), în creștere de la 54,3 Mt în 2023. Acest lucru se datorează parțial extinderii domeniului geografic de aplicare pentru regiunile ultraperiferice. Tabelul 7 prezintă emisiile verificate provenite de la operatorii de aeronave, împreună cu volumele certificatelor alocate cu titlu gratuit și scoase la licitație în sectorul aviației începând din 2019. Începând din 2021, EU ETS nu mai acoperă zborurile care sosesc din Regatul Unit.

În cadrul pachetului „Pregătiți pentru 55”, în 2023 au fost adoptate două reforme privind EU ETS pentru aviație – pentru a promova reducerea emisiilor în acest sector[81] și pentru a introduce CORSIA în legislația UE pentru zborurile extraeuropene ale companiilor aeriene cu sediul în UE[82]. Acestea sunt în curs de punere în aplicare.

Pentru a pune în aplicare CORSIA în legislația UE, în iulie 2025 Comisia a adoptat lista statelor despre care se consideră că aplică CORSIA pentru emisiile din 2025[83]. Această listă este actualizată anual. În

[79] Abordarea CORSIA bazată pe rute înseamnă că, indiferent de locul în care își are sediul compania aeriană, aceasta ar trebui să facă întotdeauna obiectul cerinței de compensare pe rutele dintre două state participante. „Țara de origine” a companiei aeriene este singura responsabilă pentru conformitatea companiei aeriene cu CORSIA. De exemplu: Compania aeriană A din țara A care este exceptată de la CORSIA ar trebui să participe în continuare la compensare atunci când zboară pe rute acoperite între țările participante B și C. Țara A este menită să fie responsabilă de asigurarea conformității companiei aeriene A cu privire la aceste zboruri, pentru a exista condiții de concurență echitabile.

[80] Secretariatul OACI publică anual acest document, pentru 2024, care a fost publicat în octombrie, intitulat „Total Annual CO_2 Emissions and Information for Aeroplane Operators” (Emisii anuale totale de CO_2 și informații pentru operatorii de aeronave), accesibil în partea a III-a a acestui site: https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CCR.aspx.

[81] Directiva (UE) 2023/958 din 10 mai 2023 de modificare a Directivei 2003/87/CE, JO L 130, 16.5.2023.

[82] Decizia (UE) 2023/136 din 18 ianuarie 2023 de modificare a Directivei 2003/87/CE, JO L 19, 20.1.2023.

[83] Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/1500 al Comisiei din 23 iulie 2025, JO L 2025/1500, 24.7.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/1500/oj.

iulie 2024, Comisia a publicat normele de calculare a cerințelor de compensare în cadrul CORSIA[84]. Autoritățile competente din statele membre vor utiliza aceste norme pentru emisii până la sfârșitul anului 2026.

Făcând un pas important pentru a îmbunătăți transparența, Comisia publică mai multe date privind emisiile generate de aviație, protejând în același timp datele sensibile din punct de vedere comercial. În iunie 2025, Comisia a publicat date anuale agregate privind emisiile provenite de la perechile de aerodromuri din cadrul SEE în 2023[85]. Acesta a fost un prim pas în publicarea tuturor datelor pentru 2023.

Tabelul 7. Aviația în cadrul EU ETS (2019-2024) – emisii verificate [milioane de tone de echivalent CO_2], alocări cu titlu gratuit și certificate licitate [milioane de certificate]. Date extrase din registrul Uniunii la 1 octombrie 2025.

Anul	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Emisii verificate – aviație	68,2	25,2	27,9	49,5	54,3	62,6
Variație de la an la an[86]	+1 %	−63 %	+30 %	+77 %	+9,7 %	+15,3 %
Alocare cu titlu gratuit (UE-27 + Islanda, Liechtenstein și Norvegia + Regatul Unit + Elveția)[87]	31,3[88]	32,5	24,0	23,1	22,5	17,5
Certificatele alocate pentru sprijinirea alimentării cu SAF (FEETS)	/	/	/	/	/	1,3

[84] Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/1879 al Comisiei din 9 iulie 2024, JO L 2024/1879, 10.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1879/oj.

[85] Publicarea datelor din 2023 privind emisiile provenite de la perechile de aerodromuri – Comisia Europeană, DG Politici Climatice, 19.6.2025.

[86] Ținând seama de domeniul de aplicare actualizat al aviației în cadrul EU ETS (excluzând zborurile de sosire din Regatul Unit). Datele de la operatorii de aeronave administrați de Elveția sunt incluse numai în coloanele 2020-2023.

[87] Aceste cifre nu iau în considerare toate cazurile de încetare a activității operatorilor de aeronave, nici certificatele acordate cu titlu gratuit din rezerva specială pentru instalațiile nou-intrate și operatorii cu creștere rapidă și nici returnările din 2012 ca urmare a modificării domeniului de aplicare. Surse: EUTL, DG Politici Climatice.

[88] Ținându-se seama de cifrele excluse din calcul ca urmare a cazurilor de încetare a activității unor operatori de aeronave, alocarea reală pentru 2019 ar fi cu 4 milioane mai scăzută decât cifra prezentată [a se vedea nota de subsol 8 din Comunicarea C(2020) 8643, JO C 428, 11.12.2020]. Alocarea pentru Regatul Unit (4,31 milioane de certificate din totalul pentru 2019) a fost suspendată în 2019, ca urmare a măsurilor de salvgardare adoptate de Comisie pentru protejarea integrității de mediu a EU ETS în cazurile în care dreptul Uniunii încetează să se aplice unui stat membru care se retrage din UE. Alocarea a fost reluată în 2020.

Alocare cu titlu gratuit din rezerva specială pentru instalațiile nou-intrate și operatorii cu creștere rapidă	1,0	0,8	0,3	0,25	0,23	/
Volume de certificate scoase la licitație	5,5	9,2	3,8	3,7	5,7	6,7

Revizuirea din 2023 a Directivei EU ETS promovează aplicarea principiului „poluatorul plătește” în sectorul aviației. Certificatele cu titlu gratuit pentru operatorii de aeronave vor fi eliminate treptat până la sfârșitul anului 2025. În 2025, operatorilor de aeronave le sunt alocate cu 50 % mai puține certificate cu titlu gratuit.

Decarbonizarea aviației este imperios necesară. Prețul carbonului în cadrul ETS oferă deja un stimulent de aproximativ 200 EUR pe tonă de combustibil de aviație durabil utilizat, în comparație cu kerosenul fosil. În 2025, Comisia a pus în aplicare un mecanism de sprijin suplimentar în cadrul EU ETS pentru utilizarea combustibililor de aviație durabili. Pentru fiecare tonă de combustibil eligibil utilizată pe o rută ETS, companiile aeriene pot solicita un sprijin de aproximativ 500 EUR până la 7 000 EUR[89] pe tonă de combustibil. Acest stimulent este disponibil pentru combustibilii eligibili alimentați pe rutele ETS începând din 1 ianuarie 2024. Pentru 2024, stimulentul din partea EU ETS (întrucât operatorii nu sunt obligați să restituie certificate) a fost în valoare de aproximativ 25 de milioane EUR. Acesta a fost completat de sprijinul ETS în valoare de aproximativ 1,3 milioane de certificate în valoare de aproximativ 100 de milioane EUR[90].

Recunoscând că efectele aviației, altele decât emisiile de CO_2, nu mai pot fi ignorate[91], UE este prima jurisdicție care a introdus un cadru de monitorizare, raportare și verificare specific pentru aceste efecte (a se vedea capitolul 11.1.2).

10. Transportul maritim

Transportul maritim este un mare emițător de gaze cu efect de seră. Emisiile generate de activitățile de transport maritim sunt incluse în EU ETS ca parte a strategiei globale a UE privind decarbonizarea transportului maritim. Începând din 1 ianuarie 2024, domeniul de aplicare EU ETS include emisiile din activitățile de transport maritim în proporție de 50 % din emisiile generate de călătoriile care încep sau

[89] Acest sistem de sprijin acoperă integral sau parțial diferența de preț rămasă între kerosenul fosil și combustibilii de aviație eligibili utilizați de operatorii individuali de aeronave comerciale pentru zborurile lor care fac obiectul stabilirii efective a prețului carbonului prin intermediul EU ETS, încurajând acești operatori de aeronave să opteze pentru combustibili mai ecologici.

Regulamentul delegat (UE) 2025/723 al Comisiei din 6 februarie 2025, JO L, 2025/723, 16.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/723/oj.

Comunicarea Comisiei C/2025/3186, JO C, C/2025/2934, 27.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/2934/oj.

[90] Decizia Comisiei din 12 septembrie 2025, JO C, C/2025/5004, 16.9.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/5004/oj.

[91] Impactul global al aviației mondiale asupra climei este considerabil mai mare decât componenta CO_2 analizată individual. Se estimează că impactul total al aviației este de două până la patru ori mai mare decât cel al emisiilor de CO_2 dacă se iau în considerare și alte efecte ale aviației decât emisiile de CO_2. Abordarea acestor emisii este relevantă, întrucât Grupul interguvernamental privind schimbările climatice (IPCC) a precizat, în cel de Al șaselea raport de evaluare privind atenuarea schimbărilor climatice, că aviația internațională (și transportul maritim) sunt sectoare ale căror obiective climatice nu sunt suficiente pentru a stopa creșterea temperaturii globale în conformitate cu Acordul de la Paris.

se încheie în afara SEE și de 100 % din emisiile generate între două porturi din SEE și atunci când navele se află într-un port din SEE.

Această extindere a EU ETS valorifică dispozițiile în vigoare pentru alte sectoare acoperite de schema EU ETS, precum și Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor (MRV)[92]. Pentru 2024 și 2025, transportul maritim EU ETS acoperă doar emisiile de CO_2, dar va fi extins la CH_4 și N_2O începând din 2026. Companiile de transport maritim au raportat emisii verificate în valoare de 89,8 milioane de tone de CO_2 pentru 2024[93].

Obligația companiilor de transport maritim de a restitui certificate este introdusă treptat, printr-o perioadă de introducere treptată care durează până în 2026. În această perioadă, companiile de transport maritim au obligația de a restitui certificate în 2025, pentru 40 % din emisiile raportate în 2024 și în 2026 pentru 70 % din emisiile raportate în 2025. Se efectuează o reducere suplimentară pentru navele din clasa de gheață.

Companiile de transport maritim au avut obligația de a-și raporta emisiile pentru anul 2024 până la 31 martie 2025 și să restituie numărul corespunzător de certificate de emisii până la 30 septembrie 2025.

Cerințele de restituire, după aplicarea deducerilor și a coeficientului de introducere treptată pentru 2024, au corespuns unui număr de 35,6 milioane de certificate de emisii. Pentru a reduce decalajul dintre emisiile verificate și certificatele restituite din transportul maritim, 54 243 768 de certificate sunt anulate pentru 2024.

Directiva EU ETS conține o clauză de raportare și revizuire pentru a monitoriza punerea în aplicare a EU ETS în sectorul transportului maritim, în special pentru a depista și a contracara orice practică de eludare într-un stadiu timpuriu. În plus, în 2026 Comisia va revizui EU ETS pentru transportul maritim, inclusiv explorând o posibilă extindere a domeniului său de aplicare la navele cu un tonaj brut mai mic de 5 000 de tone, dar nu mai mic de 400 de tone și evaluând evoluțiile relevante din Organizația Maritimă Internațională (OMI). În aprilie 2025, OMI a aprobat cadrul „zero net” (Net-Zero Framework - NZF OMI), inclusiv un standard global pentru reducerea treptată a intensității GES generate de combustibilii marini și un element de stabilire a prețului pentru emisiile de GES generate de transportul maritim internațional, pe care UE le-a salutat. Până la adoptarea sa, acordul reprezintă un pas semnificativ către obiectivul de zero emisii nete generate de transportul maritim până în 2050 sau în jurul acestui an, astfel cum se prevede în strategia OMI privind GES din 2023. Discuțiile privind adoptarea acordului au fost amânate până în octombrie 2026.

11. Cadrul de punere în aplicare a EU ETS

O schemă EU ETS funcțională și credibilă din punctul de vedere al mediului se bazează pe un cadru solid de cerințe de monitorizare, raportare, verificare și acreditare (MRVA). Aceste cerințe sunt armonizate în Regulamentul privind monitorizarea și raportarea și în Regulamentul privind acreditarea

[92] Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE (JO L 123, 19.5.2015).

[93] Emisiile verificate pentru transportul maritim în registrul Uniunii la 15 octombrie 2025.

și verificarea [Regulamentul (UE) 2018/2067][94]. Țările au obligația de a raporta anual cu privire la punerea în aplicare a acestor regulamente și a Directivei EU ETS.

Prezentul capitol recapitulează datele privind punerea în aplicare a EU ETS pe care țările le-au raportat în temeiul articolului 21 din Directiva EU ETS pentru anul 2024. Aspectele cadrului de punere în aplicare pentru domeniul maritim sunt detaliate în capitolul 11.6.

Până la 27 octombrie 2025, data finalizării prezentului raport, Cipru nu își prezentase încă raportul pe 2024. În lipsa celor mai recente date pentru Cipru, în acest capitol se utilizează ca substituent datele raportate de Cipru pentru 2023, pentru a face posibilă comparația de la an la an. Pentru toate celelalte țări se utilizează datele referitoare la anul 2024.

11.1. Monitorizarea și raportarea emisiilor

Regimul de monitorizare a emisiilor din cadrul EU ETS se bazează pe o abordare modulară. Acesta oferă operatorilor un grad ridicat de flexibilitate, asigurând astfel atât eficiența din punctul de vedere al costurilor, cât și fiabilitatea datelor privind emisiile. Operatorii pot folosi mai multe abordări pentru monitorizare (bazate pe calcul sau pe măsurători, precum și, în mod excepțional, bazate pe abordări alternative), inclusiv o combinație de metode pentru părțile individuale ale unei instalații. Pentru operatorii de aeronave sunt permise numai abordările bazate pe calcul, parametrul central al zborului fiind consumul de combustibil.

Regulamentul privind monitorizarea și raportarea impune atât instalațiilor, cât și operatorilor de aeronave să dețină un plan de monitorizare aprobat de autoritatea națională competentă. Acest lucru îi împiedică să selecteze arbitrar metodologiile de monitorizare și previne variațiile de-a lungul timpului. În 2024, patru țări[95] (cinci în 2023) au continuat să permită instalațiilor să utilizeze planuri de monitorizare simplificate în cazurile cu risc scăzut[96]. În cazul aviației, această dispoziție este utilizată numai pentru emițătorii mici din Belgia.

Instalațiile au respectat în continuare cerințele legale privind monitorizarea emisiilor. Majoritatea au folosit metodologia bazată pe calcul[97] pentru a-și calcula emisiile. Doar 274 de instalații (3,2 %) din 23 de țări au raportat că utilizează sisteme de măsurare continuă a emisiilor (SMCE). Dintre acestea, 221 de instalații au utilizat SMCE pentru a măsura emisiile de CO_2, 40 pentru a măsura N_2O și 13 pentru a măsura ambele gaze. SMCE sunt folosite cel mai frecvent în Franța. În 163 de instalații, emisiile măsurate conțineau și CO_2 biogenic. Dintre instalațiile care au folosit SMCE, 189 au utilizat metodologia pentru mai mult de 95 % din emisiile proprii, iar celelalte 85 au utilizat o combinație între SMCE și o metodologie bazată pe calcul.

Doar 12 țări au raportat utilizarea unei abordări alternative. Această abordare a fost folosită pentru 31 de instalații, care au generat în total aproximativ 2,0 Mt echivalent CO_2 (cu șase instalații mai puțin

[94] Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2067 al Comisiei din 19 decembrie 2018, JO L 334, 31.12.2018. Regulamentul a fost modificat în 2020 prin Regulamentul (UE) 2020/2084 al Comisiei, în 2024 prin Regulamentul (UE) 2024/1321 și în 2025 prin Regulamentul (UE) 2025/1192. A se vedea text consolidat.

[95] Aceste state membre au fost Danemarca, Finlanda, Lituania și Țările de Jos. Ungaria nu mai utilizează metodologia de raportare simplificată.

[96] Articolul 13 din Regulamentul privind monitorizarea și raportarea.

[97] Principalul motiv este acela că metodologia bazată pe măsurători necesită know-how și resurse considerabile, pe care mulți operatori mai mici nu le dețin.

decât în 2023, dar cu un nivel de emisii cu 0,6 echivalent Mt CO_2 mai scăzut). O instalație din Țările de Jos generează 52 % din emisiile totale raportate utilizând metodologia alternativă, ca urmare a structurii sale complexe.

În 2024, majoritatea instalațiilor au respectat cerințele privind nivelurile minime[98] prevăzute în Regulamentul privind monitorizarea și raportarea. Potrivit raportărilor, doar 97 de instalații din categoria C (în creștere de la 98 în 2023) s-au abătut la nivelul a cel puțin un parametru de la cerința de a aplica cele mai înalte niveluri pentru fluxurile-sursă majore. Acestea erau situate în 18 țări diferite (în scădere de la 17 în 2023) și reprezentau 17,1 % din instalațiile din categoria C. Aceste abateri sunt permise numai în cazul în care operatorul demonstrează că respectarea celui mai strict nivel nu este fezabilă din punct de vedere tehnic sau presupune costuri nerezonabile. De îndată ce aceste condiții nu mai sunt prezente, operatorul trebuie să își îmbunătățească în mod corespunzător sistemul de monitorizare.

11.1.1. Monitorizarea și raportarea emisiilor provenite din incinerarea deșeurilor municipale

Până la 31 iulie 2026, Comisia trebuie să evalueze fezabilitatea includerii emisiilor provenite din incinerarea deșeurilor municipale (și, eventual, din alte procese de gestionare a deșeurilor) în EU ETS. Această evaluare face parte dintr-o revizuire mai amplă a EU ETS, pentru care propunerea este așteptată în 2026.

Începând din 1 ianuarie 2024, instalațiile de incinerare a deșeurilor municipale (peste pragul de putere termică nominală de 20 MW) au obligația de a-și monitoriza și raporta emisiile în cadrul EU ETS. Ele nu sunt însă în prezent obligate să restituie certificate pentru emisiile lor. 18 țări (17 state membre și Norvegia) au raportat emisii provenite din arderea combustibililor în instalațiile de incinerare a deșeurilor municipale pentru 2024[99].

11.1.2. Monitorizarea și raportarea altor efecte ale aviației decât emisiile de CO_2

Începând din 1 ianuarie 2025, operatorii de aeronave trebuie să monitorizeze și să raporteze alte efecte ale aviației decât emisiile de CO_2. Obligația se referă la particulele în suspensie de sulfat și funingine, vaporii de apă, protoxizii de azot și dioxidul de sulf, pe care avioanele le emit în timpul zborului. Pentru a facilita demararea, până în 2026, obligația de monitorizare și raportare a altor efecte decât emisiile de CO_2 se aplică numai zborurilor din interiorul SEE (inclusiv regiunilor ultraperiferice), precum și zborurilor din SEE către Elveția și Regatul Unit. Se încurajează raportarea voluntară pe toate rutele. Începând din 2027, obligația de raportare se aplică automat tuturor zborurilor.

Operatorii de aeronave pot alege una dintre cele două metode de monitorizare a altor efecte ale aviației decât emisiile de CO_2. Metoda C este metoda standard care ia în considerare informațiile meteorologice și de zbor, împreună cu proprietățile aeronavei și ale combustibilului, în timp ce metoda D utilizează o metodologie de monitorizare mai simplificată pentru a calcula emisiile operatorilor de aeronave cu

[98] Regulamentul privind monitorizarea și raportarea prevede obligația tuturor operatorilor de a respecta anumite niveluri minime. Instalațiile care emit mai mult de 50 kt de CO_2 trebuie să atingă cel mai înalt nivel pentru fluxurile-sursă majore (ceea ce înseamnă o calitate mai fiabilă a datelor), în timp ce surselor minore li se aplică cerințe mai puțin stricte din motive de rentabilitate.

[99] Nu toate țările din cadrul EU ETS dispun de capacități de incinerare a deșeurilor municipale sau de instalații care intră în domeniul de aplicare al obligației de monitorizare a EU ETS.

emisii scăzute, deoarece necesită în principal informații privind zborul și traiectoria. Datele meteorologice și datele privind proprietățile combustibilului pot fi omise.

Pentru a facilita procesul de monitorizare și raportare, Comisia dezvoltă în prezent instrumentul de monitorizare NEATS. Primele rezultate sunt așteptate în 2026.

Până la 31 decembrie 2027, pe baza rezultatelor aplicării cadrului de monitorizare privind efectele altor emisii decât cele de CO_2 în sectorul aviației, Comisia va prezenta un raport și, după caz, o propunere legislativă pentru a atenua efectele altor emisii decât cele de CO_2.

11.2. Verificarea și acreditarea

Verificatorii emisiilor raportate în cadrul EU ETS trebuie să fie acreditați de un organism național de acreditare în conformitate cu Regulamentul privind acreditarea și verificarea[94], cu ISO 17029 și cu ISO 14065 (standarde internațional ISO care sunt utilizare pentru a acredita verificatorii). Verificatorii acreditați pot să își desfășoare activitatea pe baza principiului recunoașterii reciproce în toate țările EU ETS, bucurându-se pe deplin de avantajele pieței unice. Acest lucru asigură totodată o disponibilitate suficientă a serviciilor pe tot cuprinsul UE. În secțiunea 4 a documentului de lucru însoțitor al serviciilor Comisiei este inclusă o prezentare detaliată a aspectelor legate de acreditare și verificare în 2024.

În 2024 existau 94 de verificatori acreditați pentru instalații și 17 pentru operatorii de aeronave. În plus, 26 de țări au raportat că cel puțin un verificator străin a fost activ pe teritoriul lor în 2024, iar șase țări au raportat că aveau doar verificatori străini. Acest lucru arată că recunoașterea reciprocă a verificatorilor între țări continuă să funcționeze cu succes.

Se constată că verificatorii prezintă un nivel înalt de conformitate cu Regulamentul privind acreditarea și raportarea. Pentru anul 2024, s-a raportat o singură suspendare a verificatorului (România). În același timp, nu s-a raportat nicio retragere a acreditării verificatorilor. În două cazuri (Danemarca și Franța), domeniul de aplicare al acreditării verificatorilor a fost restrâns. Prin comparație, pentru 2023 au fost raportate zero suspendări, zero retrageri ale acreditării și două restrângeri ale domeniului de aplicare.

A doua revizuire a Regulamentului privind monitorizarea și raportarea a fost adoptată la 18 iunie 2025[100]. Scopul revizuirii a constat în:

- alinierea la revizuirile care au fost încorporate în Regulamentul privind monitorizarea și raportarea din 2024:
    - includerea cerințelor privind verificarea rapoartelor privind alte efecte ale aviației decât emisiile de CO_2, controalele verificatorului legate de transportul de CO_2 și CCU, controalele verificatorului legate de biomasă, de combustibilii din surse regenerabile de origine nebiologică (RFNBO), de combustibilii pe bază de carbon reciclat (RCF), de combustibilii sintetici cu emisii scăzute de dioxid de carbon (SLCF) și controalele verificatorului legate de combustibilii de aviație alternativi și de combustibilii eligibili pentru sprijin în cadrul ETS;

[100] Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/1192 al Comisiei, JO L, 2025/1192, 19.6.2025 ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1192/oj.

- specificarea rolului verificatorului în ETS2 pentru cazuri specifice simple de monitorizare și simplificarea suplimentară a verificării în astfel de cazuri;

- alinierea la Regulamentul privind alocarea cu titlu gratuit pentru a include verificarea rapoartelor privind neutralitatea climatică.

11.3. Documente de orientare

Comisia a elaborat documente de orientare[101] pentru monitorizare, raportare, verificare și acreditare cu scopul de a prezenta instrucțiuni detaliate, tehnici și bune practici autorităților competente, operatorilor, verificatorilor și altor părți interesate cu privire la punerea în aplicare a EU ETS. Aceste orientări au un rol vital în asigurarea integrității, a transparenței, a armonizării și a exactității datelor privind emisiile în cadrul EU ETS. Pe măsură ce metodologiile și tehnologiile evoluează, aplicarea celor mai bune practici și a noilor tehnici contribuie la reducerea erorilor și sprijină eficacitatea generală a schemei în reducerea emisiilor de GES.

Aceste documente vor fi actualizate pentru a reflecta revizuirile Regulamentului privind monitorizarea și raportarea și ale Regulamentului privind acreditarea și verificarea. S-a acordat prioritate documentului de orientare generală pentru instalații (publicat la începutul anului 2025), urmat de documentele de orientare pentru operatorii de aeronave, privind „combustibilii din biomasă și alți combustibili cu cotă zero”, orientările privind verificarea etc., toate urmând să fie publicate în a doua jumătate a anului 2025.

În același timp, toate modelele de raportare MRV au fost actualizate la începutul anului 2025 pentru a ține seama de noile dispoziții ale celor două regulamente. Ca ultim punct, orientările ETS2 privind monitorizarea și raportarea sunt în curs de actualizare. Orientările privind acreditarea și verificarea ETS2 au fost publicate în iunie 2025[102]. Toate documentele de orientare secundare sunt planificate să fie actualizate pe parcursul anului 2025.

11.4. Autoritățile naționale competente

Modul în care autoritățile naționale competente se organizează pentru a pune în aplicare EU ETS diferă de la o țară la alta. În unele țări sunt implicate mai multe autorități locale, în timp ce în altele punerea în aplicare este mai centralizată. Țările aleg aceste abordări în funcție de eficacitatea din punctul de vedere al costurilor și al timpului. În secțiunea 4 a documentului de lucru însoțitor al serviciilor Comisiei se găsește o prezentare generală a coordonării dintre autoritățile competente care pun în aplicare EU ETS.

Toate țările au raportat că, în 2024, cel puțin o autoritate competentă centrală a fost implicată în punerea în aplicare a EU ETS. În șase țări, o singură autoritate competentă centrală a fost responsabilă pentru toate activitățile legate de EU ETS[103]. În cazurile în care activitățile legate de EU ETS sunt gestionate de mai multe autorități competente, țările au raportat că utilizează una sau mai multe soluții și instrumente diferite pentru a coordona activitatea autorităților respective. Printre aceste soluții și

[101] Monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor în cadrul EU ETS, DG Politici Climatice, 31.8.2024.

[102] Document de orientare, The Accreditation and Verification Regulation – ETS2 Verification Guidance (Regulamentul privind acreditarea și verificarea – Orientări ETS2 privind verificarea), iunie 2025.

[103] Aceste țări au fost Cehia, Danemarca, Irlanda, Islanda, Italia și Liechtenstein.

instrumente se numără desemnarea unei autorități competente centrale care este responsabilă de activitatea de monitorizare, raportare, acreditare și verificare (11 țări) sau care joacă un rol de coordonare[104] (zece țări), emiterea de către o autoritate competentă centrală a unor instrucțiuni și orientări obligatorii pentru autoritățile locale (cinci țări), oferirea de formare comună autorităților competente (opt țări) și convocarea unor grupuri de lucru sau reuniuni periodice între autorități (14 țări).

În 2024, 16 țări nu au perceput taxe administrative de la operatorii de instalații pentru autorizarea și aprobarea planurilor de monitorizare (la fel ca în 2023). De asemenea, operatorii de aeronave din 18 țări nu au trebuit să plătească nicio taxă (17 în 2023). Tarifele au variat semnificativ de la o țară la alta și de la un tip de servicii la altul – de la aproximativ 19 EUR la 9 300 EUR pentru o autorizație și aprobarea unui plan de monitorizare pentru instalații și de la aproximativ 2 EUR la 4 700 EUR pentru operatorii de aeronave. În plus față de aprobarea inițială, 13 țări au raportat că percep și taxe administrative în cuantumuri diferite pentru modificările semnificative ale autorizațiilor sau ale planurilor de monitorizare. În secțiunea 4 a documentului de lucru însoțitor al serviciilor Comisiei se găsește o prezentare generală a taxelor administrative din cadrul EU ETS.

11.5. Conformitatea cu EU ETS

Conformitatea cu EU ETS este verificată în cicluri anuale. Pentru fiecare an de funcționare, operatorul unei instalații sau al unei aeronave trebuie să prezinte un raport anual privind emisiile până la data de 31 martie a anului următor. După ce un raport verificat este controlat de o autoritate competentă, operatorul trebuie să restituie numărul de certificate echivalent cu emisiile sale verificate până la data de 30 septembrie a aceluiași an.

Pentru fiecare tonă de CO_2 emisă pentru care nu s-a restituit niciun certificat în timp util, Directiva EU ETS prevede o sancțiune de 100 EUR[105]. Aceasta se adaugă la costul restituirii certificatelor datorate. Se pot aplica și alte sancțiuni în cazul încălcării legislației EU ETS.

În secțiunea 4 a documentului de lucru însoțitor al serviciilor Comisiei se găsește o prezentare detaliată a măsurilor de conformitate și a sancțiunilor pentru emisiile în exces din cadrul EU ETS.

În ciclul de conformitate 2024, nivelul de conformitate cu EU ETS a rămas foarte ridicat. La fel ca în ultimii ani, operatorii responsabili pentru mai mult de 99 % din emisiile provenite de la producerea de energie electrică, din fabricarea industrială și din aviație și-au îndeplinit obligațiile juridice la timp.

Eficiența schemei de conformitate s-a îmbunătățit, de asemenea, prin adoptarea pe scară mai largă a raportării electronice. În 2024, 17 țări au utilizat un sistem automatizat pentru schimbul electronic de date între operatori sau operatori de aeronave. Zece țări au utilizat sisteme informatice automatizate și pentru a gestiona fluxul de lucru asociat planurilor metodologice de monitorizare, rapoartele anuale privind nivelul de activitate și alte schimburi de informații privind datele de alocare.

[104] În cazurile în care autoritățile regionale/locale sunt responsabile de activitatea MRV, autoritatea competentă centrală examinează, de asemenea, documentele relevante (cum ar fi planurile de monitorizare) pentru a monitoriza calitatea proceselor MRV.

[105] Sancțiunea este indexată în funcție de inflație.

Din cauza unor circumstanțe excepționale, 12 țări (nouă în 2023) au permis verificatorilor să efectueze vizite virtuale ale sitului[106]. Autoritatea competentă aplicabilă a aprobat vizite virtuale ale sitului pentru 27 de instalații și 46 de operatori de aeronave. În 2024, Regulamentul privind acreditarea și verificarea a fost modificat pentru a extinde posibilitățile de vizite virtuale ale sitului pentru sectoarele aviației. Verificatorilor li se permite în prezent, de asemenea, să efectueze vizite virtuale ale sitului în afara circumstanțelor de forță majoră, sub rezerva îndeplinirii anumitor condiții.

Verificările de conformitate cu privire la rapoartele anuale privind emisiile sunt efectuate de toate țările care administrează operatori, lucru care nu este valabil pentru instalațiile din Liechtenstein și pentru operatorii de aeronave din Liechtenstein și Irlanda de Nord. Pentru diferite tipuri de controale, se raportează procentul de rapoarte de emisii verificate; a se vedea secțiunea 4 din documentul de lucru însoțitor al serviciilor Comisiei. În 2024, Italia nu a raportat cu privire la tipurile de verificări efectuate, toate celelalte autorități competente relevante au verificat dacă rapoartele transmise de instalații sunt complete, iar majoritatea, inclusiv Italia, au făcut același lucru și în cazul rapoartelor operatorilor de aeronave. Excepțiile au fost reprezentate de autoritățile competente din Franța, Grecia, Letonia, Norvegia și Lituania, care au raportat verificarea emisiilor în raport cu alte surse.

Autoritățile competente din 12 țări au făcut estimări prudente pentru 62 de instalații (aproximativ 0,55 % din totalul instalațiilor, același nivel ca în 2023). Pentru unele instalații, emisiile au fost estimate pentru mai mulți ani, au fost realizate în total 87 de estimări, dintre care 33 au vizat anul 2024, iar restul au fost estimări prudente pentru anii precedenți. Au fost făcute estimări prudente în conformitate cu articolul 70 din Regulamentul privind monitorizarea și raportarea atunci când rapoartele anuale privind emisiile nu au fost prezentate la timp, când a fost emis un aviz de verificare negativ din cauza limitării domeniului de aplicare, a unei inexactități materiale sau a neconformității, când acestea nu oferă o claritate suficientă pentru a afirma cu un grad de asigurare rezonabilă că raportul nu conține inexactități materiale. O astfel de estimare va fi efectuată, de asemenea, în cazul în care se constată că raportul privind emisiile nu este în conformitate cu Regulamentul privind monitorizarea și raportarea.

Trei țări au raportat estimări prudente pentru aviație (tot trei și în 2023) cu privire la 17 operatori de aeronave (22 în 2023).

Controalele efectuate de autoritățile competente continuă să fie importante deoarece completează activitățile verificatorilor. Pe lângă verificarea rapoartelor privind emisiile, 18 țări au raportat că efectuaseră inspecții la fața locului ale instalațiilor (19 în 2023). Cinci țări[107] au raportat inspecții la fața locului pentru aviație (trei în 2023).

În 2024, 31 de instalații din nouă țări au fost amendate pentru că nu au restituit suficiente certificate de emisii pentru a-și acoperi emisiile raportate (excedent de emisii de gaze cu efect de seră). În cazul aviației, șase țări au raportat sancțiuni pentru excedentul de emisii de gaze cu efect de seră pentru 11 operatori de aeronave. În ceea ce privește obligațiile privind emisiile pentru instalații, au fost raportate în total 47 de încălcări în 12 țări[108], ceea ce a dus la 36 de sancțiuni, cu un total combinat de 476,5 milioane EUR, avertismente oficiale sau notificări oficiale. În cazul instalațiilor care au solicitat

[106] Articolul 34a din Regulamentul privind acreditarea și verificarea permite verificatorului să efectueze vizite virtuale ale sitului în cazul în care circumstanțe excepționale și cazul fortuit îl împiedică să se deplaseze la fața locului. Acest lucru este permis numai cu aprobarea autorității competente și dacă au fost îndeplinite anumite condiții.

[107] Alte două țări (Liechtenstein și Irlanda de Nord) nu administrează niciun operator de aeronave.

[108] Cele 12 țări sunt Croația (5), Cehia (5), Finlanda (1), Franța (4), Ungaria (6), Italia (3), Letonia (1), Lituania (2), Țările de Jos (1), Polonia (18), Spania (1) și Suedia (1).

alocarea cu titlu gratuit a certificatelor de emisii, au fost raportate patru încălcări în trei țări[109], dintre care două au condus la amenzi în valoare totală de 0,07 milioane EUR.

În ceea ce privește aviația, au fost raportate 19 încălcări în șase țări[110], dintre care 13 au condus la amenzi pecuniare în valoare totală de 4,1 milioane EUR. Principalele motive au fost nerespectarea termenelor de raportare a emisiilor și nerestituirea certificatelor necesare.

11.6. Cadrul de punere în aplicare pentru transportul maritim

Cadrul cerințelor de monitorizare, raportare, verificare și acreditare aplicabile transportului maritim este modelat după cel stabilit pentru alte sectoare în cadrul EU ETS, cu adaptările necesare. Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea în domeniul maritim a fost revizuit în 2023, pentru a permite extinderea EU ETS la transportul maritim, în special cu scopul de a extinde domeniul de aplicare al sistemului de monitorizare, raportare și verificare la CH_4 și N_2O (începând din 2026) și a prevedea norme detaliate pentru determinarea emisiilor companiilor care intră în domeniul de aplicare al EU ETS. Actele delegate relevante pentru punerea în aplicare a sistemului au fost adoptate în 2023, după care Comisia a elaborat un set de documente de orientare pentru a ajuta părțile interesate să își respecte obligațiile legale[111].

11.6.1. Monitorizarea și raportarea emisiilor

Începând din 2018, companiile de transport maritim au obligația de a monitoriza și de a raporta emisiile în conformitate cu Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea în domeniul maritim, în temeiul căruia companiile trebuie să furnizeze planuri de monitorizare, rapoarte privind emisiile și rapoarte de verificare pentru fiecare dintre navele aflate în responsabilitatea lor. Începând din 2024, ele trebuie, de asemenea, să furnizeze date pentru fiecare societate, cu date suplimentare raportate pentru EU ETS, furnizând un raport agregat al tuturor navelor lor.

În acest scop, este necesar un singur proces de monitorizare și raportare, deși datele care trebuie raportate în cadrul EU ETS pot fi diferite, într-o anumită măsură, de cele care trebuie raportate în temeiul Regulamentului privind monitorizarea, raportarea și verificarea în domeniul maritim, de exemplu în ceea ce privește domeniul de aplicare (gazele cu efect de seră, acoperirea călătoriilor) și diferitele derogări aplicabile, astfel cum sunt stabilite de Directiva EU ETS. În plus, întreprinderile care își desfășoară activitatea în domeniul de aplicare al EU ETS trebuie să îndeplinească cerințe suplimentare pentru a se asigura că își respectă obligațiile care le revin în temeiul Directivei EU ETS (de exemplu, să obțină aprobarea planului lor de monitorizare de către autoritatea de administrare relevantă, să deschidă un cont de operator maritim în registrul Uniunii etc.) în comparație cu întreprinderile care își desfășoară activitatea numai în domeniul de aplicare al MRV în domeniul maritim.

[109] Cele trei țări sunt Ungaria (1), Letonia (1) și Suedia (2).

[110] Cele șase țări sunt Danemarca (2), Croația (2), Italia (6), Letonia (2), Spania (6) și Suedia (1).

[111] La momentul redactării prezentului document, trei documente de orientare principale au fost finalizate până în 2024/2025 și sunt în prezent puse la dispoziția publicului: orientările generale MRV/ETS pentru companiile de transport maritim (documentul de orientare nr. 1), orientările generale privind procesul de aprobare a planurilor de monitorizare de către autoritățile de administrare (documentul de orientare nr. 2) și orientările generale privind acreditarea și verificarea (documentul de orientare nr. 3).

În 2024, 3 313 companii de transport maritim au prezentat un raport privind emisiile la nivel de companie, care acoperă 13 627 de nave. Aceste societăți au raportat 138,3 Mt de CO_2 în cadrul domeniului de aplicare mai larg al MRV[112], rezultat din utilizarea a 44,7 milioane de tone de combustibil, din care combustibilii fosili marini[113] au reprezentat 99,4 % din consumul raportat[114], iar 0,6 % au beneficiat de cota zero.

Emisiile verificate raportate la nivel de companie în cadrul domeniului de aplicare al MRV au fost reduse, astfel cum sunt înregistrate în THETIS-MRV, pentru a determina emisiile care intră în domeniul de aplicare al EU ETS după aplicarea normelor relevante: cotă zero pentru combustibilii eligibili (0,7 Mt), domeniul geografic de aplicare al ETS limitat la 50 % din călătoriile în afara SEE (48,6 Mt), captarea, stocarea și utilizarea captării dioxidului de carbon (56 de tone) și derogări pentru insulele mici, pentru contractele de servicii publice și obligațiile de serviciu public, precum și pentru regiunile ultraperiferice (3,9 Mt)[115].

11.6.2. Verificarea și acreditarea

În ceea ce privește alte sectoare ETS, verificatorul activ în sectorul maritim ETS trebuie să fie acreditat de un organism național de acreditare în conformitate cu Regulamentul privind acreditarea și verificarea și cu ISO 14065 (un standard internațional ISO). Verificatorul desfășoară diferitele activități impuse de Regulamentul MRV pentru a verifica punerea în aplicare a planului de monitorizare și datele din rapoartele companiei de transport maritim, atât la nivel de navă, cât și la nivel de companie.

În 2024, 22 de verificatori acreditați erau activi în domeniul MRV maritim. Se constată că verificatorii prezintă un nivel înalt de conformitate cu normele de acreditare și raportare pentru transportul maritim. Pentru 2024 nu au fost raportate suspendări sau retrageri ale acreditării unui verificator.

11.6.3. Autoritățile de administrare

Pentru o funcționare armonioasă și eficace a EU ETS, fiecare companie de transport maritim este atribuită unei autorități de administrare dintr-un stat membru. Acesta este statul membru căruia compania de transport maritim îi prezintă spre aprobare planul de monitorizare, raportul privind emisiile anuale verificat (ER) și raportul privind emisiile companiei (CER) și care administrează compania de transport maritim în ceea ce privește contul său din registru. Fiecare companie de transport maritim este atribuită statului său membru de administrare prin aplicarea normelor stabilite în Directiva EU ETS[116].

11.6.4. Conformitatea cu EU ETS pentru transportul maritim

[112] Această cifră acoperă emisiile provenite de la navele aflate sub responsabilitatea companiilor de transport maritim care își desfășoară activitatea în domeniul de aplicare al EU ETS, cu excepția navelor și a activităților care intră doar în domeniul de aplicare al MRV (de exemplu, din cauza tonajului brut, a tipului de navă) și exclude emisiile de metan și de protoxid de azot. Datele menționate în această secțiune au fost extrase din THETIS-MRV, astfel cum au fost raportate în rapoartele la nivel de societate prezentate de companiile de transport maritim la 15 octombrie 2025.

[113] Combustibilii care se încadrează în clasa de combustibili „combustibili fosili”, în conformitate cu clasificarea în temeiul părții A din anexa I la Regulamentul (UE) 2015/757.

[114] La fel ca în perioadele de raportare anterioare din cadrul sistemului MRV în domeniul maritim înainte de extinderea EU ETS la transportul maritim, companiile de transport maritim se bazau exclusiv pe metoda de calcul pentru a determina emisiile.

[115] Alte 0,5 Mt au fost deduse în urma aplicării voluntare a deducerii pentru navele din clasa de gheață.

[116] Articolul 3gf din Directiva EU ETS.

2025 a fost primul an în care certificatele pentru emisiile generate de transportul maritim au fost restituite în cadrul EU ETS, pe baza a ceea ce s-a raportat pentru activitățile din 2024. Companiile de transport maritim au restituit certificate pentru mai mult de 99 % din cerințele de restituire[117] până la termenul legal.

11.6.5. Punerea în aplicare a ETS2

Regulamentul privind monitorizarea și raportarea și Regulamentul privind acreditarea și verificarea includ și cerințele MRVA pentru punerea în aplicare a ETS2. Pentru a facilita punerea în aplicare a noii scheme, Comisia a pregătit documente de orientare și modele pentru autoritățile naționale competente, entitățile reglementate și verificatori[118].

- orientări generale privind Regulamentul privind monitorizarea și raportarea pentru entitățile reglementate de ETS2;
- model de plan de monitorizare pentru entitățile reglementate;
- model de raport privind emisiile anuale pentru entitățile reglementate;
- orientări privind acreditarea și verificarea pentru ETS2;
- model de raport de verificare pentru ETS2.

12. EU ETS în contextul guvernanței UE în domeniul climei și al energiei

EU ETS funcționează în contextul mai larg al guvernanței UE în materie de climă și energie, inclusiv al Directivei privind eficiența energetică [Directiva (UE) 2023/1791][119], care a fost reformată în cadrul pachetului de reforme „Pregătiți pentru 55”. Scopul directivei este de a realiza economii de energie prin stabilirea unor obiective și obligații pentru statele membre și pentru întreprinderi. Semnalul dat de EU ETS în ceea ce privește prețul carbonului este un element care trebuie luat în considerare la alegerea măsurilor de politică și a acțiunilor cu acest scop. Articolul 35 alineatul (1) din Directiva privind eficiența energetică prevede că raportul anual al Comisiei privind funcționarea pieței europene a carbonului (prezentul raport) trebuie să țină seama de punerea în aplicare a directivei respective.

Directiva revizuită privind eficiența energetică introduce norme noi cu scopul de a reduce consumul final de energie la nivelul UE cu 11,7 % până în 2030, comparativ cu previziunile scenariului de referință al UE pentru 2020. La atingerea acestui obiectiv trebuie să contribuie toate statele membre. În acest scop, ele stabilesc contribuții și traiectorii naționale orientative în planurile lor naționale integrate actualizate privind energia și clima (PNEC) în temeiul Regulamentului privind guvernanța. Până la 30 iunie 2024, statele membre au trebuit să își prezinte PNEC-urile actualizate finale.

În mai 2025, Comisia a publicat evaluarea la nivelul UE a PNEC-urilor, în urma actualizărilor acestora pentru a ține seama de obiectivele pentru 2030[120]. Evaluarea a fost însoțită de un document de lucru al

[117] Cantitatea de certificate datorate raportate este determinată pe baza cifrelor raportate de societăți în registrul Uniunii la 1 octombrie 2025.

[118] ETS2: clădiri, transport rutier și alte sectoare, DG Politici Climatice.

[119] Directiva (UE) 2023/1791 din 13 septembrie 2023 de modificare a Regulamentului (UE) 2023/955 (reformare), JO L 231, 20.9.2023.

[120] COM(2025) 274 final - Evaluarea la nivelul UE a planurilor naționale actualizate finale privind energia și clima Îndeplinirea obiectivelor Uniunii în materie de energie și climă pentru 2030, 27.5.2025. A se vedea documentul de lucru însoțitor al serviciilor Comisiei.

serviciilor Comisiei care prezintă o evaluare individuală a primelor 23 de planuri prezentate[121]. Ulterior, Comisia a publicat evaluarea PNEC-urilor finale ale Estoniei și Slovaciei în octombrie 2025[122]. Belgia și-a prezentat PNEC final în octombrie 2025. Polonia este singurul stat membru care nu și-a prezentat încă PNEC actualizat final. Constatările analizei PNEC-urilor actualizate sunt, de asemenea, discutate în Raportul intermediar privind acțiunile climatice 2025[123].

Semnalul dat de EU ETS în ceea ce privește prețul carbonului contribuie la evaluarea investițiilor și a măsurilor legate de eficiența energetică derulate în sectoarele reglementate. Statele membre utilizează veniturile obținute în urma licitării certificatelor de emisii din EU ETS inclusiv pentru a finanța îmbunătățirea eficienței energetice (a se vedea capitolul 8). Din veniturile ETS din 2024, 15 state membre au raportat cheltuieli în cuantum de 3,3 miliarde EUR pentru finanțarea a 63 de proiecte legate de eficiența energetică. Printre ele s-au numărat investiții în modernizarea termică a clădirilor publice și private, consiliere în materie de eficiență energetică, iluminat public eficient, sisteme eficiente de încălzire și răcire, inclusiv de termoficare, precum și cercetare și dezvoltare, toate cu obiectivul de a reduce consumul de energie.

13. Legătura dintre EU ETS și schema ETS a Elveției

Începând din 2020, EU ETS și schema ETS a Elveției sunt conectate printr-un acord internațional între UE și Confederația Elvețiană. Aceasta înseamnă că certificatele emise într-una din scheme pot fi restituite pentru emisiile generate în oricare dintre cele două scheme. Având acces la o piață mai mare, operatorii pot obține creșteri ale eficienței din punctul de vedere al costurilor și pot avea mai multe opțiuni de reducere a emisiilor. Acordul de legătură[124] stabilește condițiile și cerințele în temeiul cărora sunt conectate cele două scheme. De asemenea, instituie un mecanism care să asigure respectarea condițiilor de legătură prevăzute la articolul 25 din Directiva EU ETS.

Includerea sectorului aviației în acordul de legătură a reprezentat o cerință esențială pentru UE. În temeiul articolului 6 din acord, Elveția aplică aceeași abordare ca EU ETS în ceea ce privește normele de acoperire geografică, de plafonare și de alocare. În conformitate cu articolul 7 din Acordul de legătură, acest lucru continuă în temeiul Directivei EU ETS revizuite.

Zborurile interne din Elveția și zborurile spre aeroporturi din SEE intră în domeniul de aplicare al schemei ETS a Elveției, în timp ce zborurile spre Elveția cu plecare din SEE intră sub incidența EU ETS. Acest mecanism menține integritatea de mediu a ambelor scheme. Atât EU ETS, cât și ETS-ul Elveției acoperă zborurile de plecare către Regatul Unit și zborurile către/dinspre regiunile ultraperiferice ale UE.

Tabelele 16 și 17 din secțiunea 5 a documentului de lucru însoțitor al serviciilor Comisiei prezintă cifre-cheie din 2024 pentru ambele scheme – certificatele scoase la licitație, alocările cu titlu gratuit și emisiile verificate, atât pentru instalații, cât și pentru operatorii de aeronave. Compararea lor

[121] A se vedea nota de subsol 121.

[122] Evaluarea de către Comisie a PNEC-urilor actualizate finale ale Estoniei și Slovaciei (SWD/2025/282).

[123] https://climate.ec.europa.eu/eu-action/climate-strategies-targets/progress-climate-action/eu-climate-action-progress-report-2025_en.

[124] Acordul dintre Uniunea Europeană și Confederația Elvețiană pentru crearea unei legături între respectivele lor scheme de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră (JO L 322, 7.12.2017).

demonstrează că compatibilitatea celor două scheme nu ține de dimensiune, ci de cerințele de calitate, de condițiile de concurență echitabile și de măsurile de protejare a integrității pieței.

În conformitate cu Acordul de creare a legăturii, a fost creată o legătură directă între registrele celor două scheme pentru a permite transferurile de certificate dintr-o schemă în alta. Începând din 2024, numărul transferurilor între cele două scheme, și anume executarea zilnică a tranzacțiilor, a crescut considerabil, de la 156 în 2023 la aproape 800 în 2024, permițând participanților la piață atât din Elveția, cât și din UE să acționeze ca și cum ar fi pe o singură piață și, prin urmare, îmbunătățind lichiditatea pe piața legată. Transferurile între scheme (registre) se efectuează zilnic, de luni până vineri, cu excepția datelor specifice legate de zilele bancare nelucrătoare.

Tabelul 8 și tabelul 9 prezintă efectul legăturii dintre EU ETS și schema ETS a Elveției în 2024. arătând măsura în care societățile din fiecare schemă au utilizat certificate emise în cealaltă schemă pentru asigurarea conformității.

În total, entitățile reglementate din cadrul EU ETS (atât instalațiile, cât și operatorii de aeronave) au utilizat 1 578 101 certificate emise în cadrul schemei ETS a Elveției pentru asigurarea conformității în 2024. Aceasta înseamnă cu aproape 440 000 de certificate mai mult decât în 2023 și cu aproape 605 000 de certificate mai mult decât în 2022, demonstrând utilizarea sporită a flexibilității oferite de legătura dintre EU ETS și schema ETS a Elveției, precum și conștientizarea și acceptarea legăturii pe scară tot mai largă.

Instalațiile din EU ETS au utilizat semnificativ mai multe certificate pentru aviație emise în cadrul schemei ETS a Elveției decât în anul precedent (aproximativ 355 000 în 2024 față de 100 000 în 2023). De asemenea, ele au crescut utilizarea certificatelor generale din cadrul schemei ETS a Elveției (aproximativ 700 000 în 2024 față de 425 000 în 2023).

Numărul certificatelor generale din cadrul schemei ETS a Elveției utilizate pentru asigurarea conformității de către operatorii de aeronave din UE s-a menținut stabil în 2024, ajungând la aproximativ 49 000 (față de 50 000 în 2023). Numărul certificatelor pentru aviație din cadrul schemei ETS a Elveției utilizate pentru asigurarea conformității de către operatorii de aeronave care fac obiectul EU ETS a scăzut de la aproximativ 560 000 în 2023 la 470 000 în 2024.

În termeni relativi, certificatele generale emise în cadrul schemei ETS a Elveției au reprezentat mai puțin de 0,14 % din totalul certificatelor restituite în EU ETS în 2024. Ele au reprezentat însă o cotă de peste 31,5 % din totalul certificatelor din cadrul schemei ETS a Elveției din anul respectiv.

În cadrul ETS-ului Elveției, operatorii din sectorul aviației și-au mărit semnificativ utilizarea certificatelor EU ETS în 2024 (79,6 %) comparativ cu 2023 (51,08 %). Pe de altă parte, instalațiile au utilizat o cotă mai mare de certificate EU ETS pentru asigurarea conformității în 2024 (5,19 %) decât în 2023 (11,6 %). În cei doi ani, instalațiile din cadrul schemei ETS a Elveției nu au utilizat certificatele EU ETS pentru aviație pentru asigurarea conformității. În termeni relativi, certificatele EU ETS au reprezentat 31,37 % din totalul certificatelor restituite în ETS-ul Elveției.

Tabelul 10 prezintă în mod agregat volumul certificatelor (atât generale, cât și pentru aviație) transferate în numele participanților la piață între EU ETS și ETS-ul Elveției începând din 2020. Soldul indică un transfer de 1 284 657 de certificate din EU ETS către ETS-ul elvețian. Totuși, ar trebui precizat că cifrele pot include retransferuri ale acestor certificate.

Tabelul 8. Unități utilizate pentru conformitate în registrul Uniunii în 2024. Date extrase din registrul Uniunii la 1 octombrie 2025.

Instalații	**Alocare cu titlu gratuit și vânzare prin licitație**	**Emisii verificate**	**Unități restituite**	**Certificate EU ETS**		**Certificate emise în cadrul schemei ETS a Elveției**	
				Generale	*Aviație*	*Generale*	*Aviație*
	1 089 612 748	1 033 244 671	1 029 808 309	1 025 571 370	3 428 201	701 150	357 341
	% din total			99,59	0,31	0,07	0,03
Operatori de aeronave	**Alocare cu titlu gratuit (inclusiv schema ETS a Elveției) și vânzare prin licitație**	**Emisii verificate (inclusiv în cadrul schemei ETS a Elveției)**	**Unități restituite**	**Certificate EU ETS**		**Certificate emise în cadrul schemei ETS a Elveției**	
				Generale	*Aviație*	*Generale*	*Aviație*
	24 270 111	62 247 419	61 645 450	43 299 227	17 826 613	49 077	470 533
	% din total			70,24	28,92	0,08	0,76

Tabelul 9. Unități utilizate pentru conformitate în registrul Elveției în 2024. Operatorii de aeronave sunt cei administrați de Elveția.

Instalații	**Alocare cu titlu gratuit și vânzare prin licitație**	**Emisii verificate**	**Unități restituite**	**Certificate EU ETS**		**Certificate emise în cadrul schemei ETS a Elveției**	
				Generale	*Aviație*	*Generale*	*Aviație*
	3 891 680	3 694 355	3 677 899	191 006	0	3 433 205	53 688
	% din total			5,19	-	93,35	1,46
Operatori de aeronave	**Alocare cu titlu gratuit (inclusiv EU ETS) și vânzare prin licitație a certificatelor de emisii**	**Emisii verificate (inclusiv în cadrul EU ETS)**	**Unități restituite**	**Certificate EU ETS**		**Certificate emise în cadrul schemei ETS a Elveției**	
				Generale	*Aviație*	*Generale*	*Aviație*
	1 118 087	1 990 349	1 990 349	1 301 096	283 515	3 372	402 366
	% din total			65,3	14,24	0,17	20,22

Tabelul 10. Transferuri de certificate între EU ETS și schema ETS a Elveției (2020-2024).

Anul	2020	2021	2022	2023	2024	**Total**
Transfer de la EU ETS la schema ETS a Elveției	475 679	1 051 360	1 714 499	2 603 612	1 591 527	**7 436 677**
Transfer de la schema ETS a Elveției la EU ETS	0	1 523 770	1 215 662	1 837 292	1 575 296	**6 152 020**
Sold	**1 284 657**					

14. Rezumat

Raportul oferă un rezumat cuprinzător al funcționării EU ETS în 2024 și în prima jumătate a anului 2025. El arată că schema a continuat să funcționeze bine, fiind susținută de un cadru cuprinzător și pus în aplicare în mod eficace. De asemenea, explică modificările aduse acestui cadru care au intrat sau vor intra în vigoare în curând, în principal ajustarea plafonului pentru 2026.

Emisiile provenite de la instalații au continuat să scadă, ca urmare a creșterii ponderii energiei din surse regenerabile și a energiei nucleare în mixul energetic și a reducerii dependenței de combustibilii fosili. Datorită acestei evoluții, emisiile ETS provenite de la instalații se situează cu aproximativ 50 % sub nivelurile din 2005 și sunt pe cale să atingă obiectivul stabilit pentru 2030.

Reducerile și mai mari ale emisiilor obținute în 2024 în cadrul EU ETS au fost facilitate de un semnal solid și susținut privind prețul carbonului. În evaluarea ESMA, piața carbonului din UE a rămas stabilă în 2024 și a continuat să funcționeze în conformitate cu principiile fundamentale ale pieței.

De asemenea, veniturile ETS rămân o sursă importantă de finanțare a politicilor climatice și a transformării energetice, cu 38,8 miliarde EUR mobilizate în 2024 și distribuite în principal bugetelor naționale, precum și Fondului ETS pentru inovare, Fondului ETS pentru modernizare și Mecanismului de redresare și reziliență în vederea realizării planului REPowerEU. Veniturile totale obținute de EU ETS până în prezent depășesc 230 de miliarde EUR.

În ansamblu, raportul documentează faptul că EU ETS este unul dintre principalele stimulente de politică pentru investiții într-o tranziție industrială curată, în inovare și modernizare.