



UNIUNEA EUROPEANĂ

PARLAMENTUL EUROPEAN

CONSILIUL

Bruxelles, 12 decembrie 2017
(OR. en)

2017/0017 (COD)

PE-CONS 55/17

CLIMA 292
ENV 882
AVIATION 146
MI 763
IND 280
ENER 421
CODEC 1713

ACTE LEGISLATIVE ȘI ALTE INSTRUMENTE

Subiect: REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI
de modificare a Directivei 2003/87/CE în vederea menținerii actualelor
limitări ale domeniului de aplicare pentru activitățile de aviație și în vederea
pregătirii punerii în aplicare a unei măsuri globale bazate pe piață începând
din 2021

REGULAMENTUL (UE) 2017/...
AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din ...

**de modificare a Directivei 2003/87/CE în vederea menținerii
actualelor limitări ale domeniului de aplicare pentru activitățile de aviație și în vederea
pregătirii punerii în aplicare a unei măsuri globale bazate pe piață începând din 2021**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară²,

¹ JO C 288, 31.8.2017, p. 75.

² Poziția Parlamentului European din 12 decembrie 2017 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și decizia Consiliului din

întrucât:

- (1) Cea de a 21-a Conferință a părților la Convenția-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice (CCONUSC) a avut loc la Paris în perioada 30 noiembrie-12 decembrie 2015. La respectiva conferință, a fost adoptat un acord internațional (denumit în continuare „Acordul de la Paris”) pentru consolidarea răspunsului global la schimbările climatice. Printre altele, Acordul de la Paris stabilește un obiectiv pe termen lung care corespunde obiectivului de menținere a creșterii temperaturii globale cu mult sub 2°C peste nivelurile preindustriale și de continuare a eforturilor de menținere a acestei creșteri la 1,5°C peste nivelurile preindustriale. Acordul de la Paris a fost aprobat, în numele Uniunii, prin Decizia (UE) 2016/1841 a Consiliului¹. Acordul de la Paris a intrat în vigoare la 4 noiembrie 2016. În vederea atingerii obiectivelor Acordului de la Paris, toate sectoarele trebuie să contribuie iar părțile vor pregăti, vor comunica și vor menține Contribuții Succesive stabilite la nivel Național (CSN). Prin urmare, ar trebui să fie întreprinse acțiuni prin intermediul Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) pentru a reduce emisiile generate de aviația internațională.
- (2) Protecția mediului este una dintre cele mai importante provocări cu care se confruntă Uniunea. Obiectivele de mediu ale Uniunii, astfel cum sunt prevăzute la articolul 191 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, sunt conservarea, protecția și îmbunătățirea calității mediului; ocrotirea sănătății persoanelor; utilizarea prudentă și rațională a resurselor naturale; și promovarea pe plan internațional a unor măsuri destinate să contracareze problemele de mediu la scară regională sau mondială și în special lupta împotriva schimbărilor climatice.

¹ Decizia (UE) 2016/1841 a Consiliului din 5 octombrie 2016 privind încheierea, în numele Uniunii Europene, a Acordului de la Paris adoptat în temeiul Convenției-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice (JO L 282, 19.10.2016, p. 1).

- (3) În concluziile sale din 23-24 octombrie 2014, Consiliul European a stabilit un obiectiv obligatoriu de reducere la nivel intern în toate sectoarele economice a emisiilor de gaze cu efect de seră cu cel puțin 40 % până în 2030 față de nivelurile din 1990. Consiliul din 6 martie 2015 a aprobat în mod oficial această contribuție a Uniunii și a statelor sale membre ca fiind CSN preconizate în temeiul Acordului de la Paris. În concluziile sale din octombrie 2014, Consiliul European a afirmat faptul că obiectivul urmează să fie îndeplinit în mod colectiv de către Uniune în cel mai eficient mod posibil din punctul de vedere al costurilor, cu reduceri ale emisiilor, până în 2030, atât în sectoarele care fac obiectul sistemului Uniunii Europene de comercializare a certificatelor de emisii (EU ETS), cât și în sectoarele care nu fac obiectul ETS în proporție de 43 % și, respectiv, 30 % față de anul 2005. Toate sectoarele economiei ar trebui să contribuie la realizarea respectivelor reduceri ale emisiilor. Comisia ar trebui să înlesnească schimburile de informații între statele membre cu privire la cele mai bune practici și lecții învățate în sectorul mobilității cu emisii scăzute.

- (4) Un sistem EU ETS reformat și funcțional, cu un instrument îmbunătățit de stabilizare a pieței, va fi principalul instrument european pentru atingerea obiectivului de reducere cu 40 %, menționat în concluziile Consiliului European din octombrie 2014, cu un factor linear și certificate alocate cu titlu gratuit după 2020. Respectivele dispoziții ar trebui să fie în concordanță cu obiectivele Uniunii în materie de climă și cu angajamentele asumate în temeiul Acordului de la Paris. Proporția certificatelor care urmează să fie scoase la licitație ar trebui să fie exprimată sub formă de procentaj în Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹, pentru a spori certitudinea planificării în ceea ce privește deciziile de investiții, pentru a spori transparența, pentru a reduce la minimum relocarea emisiilor de dioxid de carbon și a face întregul sistem mai simplu și mai ușor de înțeles. În cadrul raportării sale periodice în temeiul Regulamentului (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului², Comisia trebuie să evalueze, de asemenea, rezultatele dialogului de facilitare din 2018. Dispozițiile din Directiva 2003/87/CE ar trebui să fie revizuite în mod constant având în vedere evoluțiile internaționale și eforturile întreprinse în vederea atingerii obiectivelor Acordului de la Paris, inclusiv prima evaluare la nivel global în 2023 și evaluările ulterioare la nivel global, la fiecare cinci ani, cu scopul de a determina CSN succesive.

¹ Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (JO L 275, 25.10.2003, p. 32).

² Regulamentul (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 mai 2013 privind un mecanism de monitorizare și de raportare a emisiilor de gaze cu efect de seră, precum și de raportare, la nivel național și al Uniunii, a altor informații relevante pentru schimbările climatice și de abrogare a Deciziei nr. 280/2004/CE (JO L 165, 18.6.2013, p. 13).

- (5) Uniunea și statele sale membre au făcut eforturi pentru a realiza progrese în vederea ajungerii la un acord internațional de a reduce impactul gazelor cu efect de seră generate de activitățile de aviație încă din 1997 și, începând din 2008, dispun de acte legislative în vigoare pentru a limita efectele schimbărilor climatice generate de activitățile de aviație prin intermediul sistemului EU ETS, operațional din anul 2005. Curtea de Justiție a Uniunii Europene a statuat în hotărârea sa din 21 decembrie 2011¹ că includerea activităților de aviație în sistemul EU ETS în temeiul Directivei 2008/101/CE a Parlamentului European și a Consiliului² nu încalcă dreptul internațional. Pentru a facilita progresul lucrărilor din cadrul OACI, Uniunea a adoptat de două ori derogări de la sistemul EU ETS, cu termen precis, pentru a limita obligațiile de conformare la emisiile generate de zborurile între aerodromuri situate în Spațiul Economic European (SEE), cu egalitatea de tratament pe rute a operatorilor de aeronave, indiferent de locul în care își au sediul. Cea mai recentă derogare de la sistemul EU ETS, prevăzută de Regulamentul (UE) nr. 421/2014 al Parlamentului European și al Consiliului³, a limitat obligațiile de conformare la zborurile intra-SEE între 2013 și 2016 și a preconizat modificări potențiale ale domeniului de aplicare al sistemului în ceea ce privește activitățile către și dinspre aerodromurile situate în afara SEE începând de la 1 ianuarie 2017, în urma revizuirii prevăzute în respectivul regulament.

¹ Hotărârea Curții de Justiție din 21 decembrie 2011, *Air Transport Association of America și alții/Secretarul de Stat pentru energie și schimbări climatice* (C-366/10, ECLI:EU:C:2011:864).

² Directiva 2008/101/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 de modificare a Directivei 2003/87/CE pentru a include activitățile de aviație în sistemul de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității (JO L 8, 13.1.2009, p. 3).

³ Regulamentul (UE) nr. 421/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 aprilie 2014 de modificare a Directivei 2003/87/CE de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității în vederea punerii în aplicare, din 2020, a unui acord internațional privind aplicarea unei măsuri unice globale bazate pe piață pentru emisiile generate de aviația internațională (JO L 129, 30.4.2014, p. 1).

- (6) Activitatea desfășurată de OACI privind o măsură bazată pe piață pentru emisiile generate de aviația internațională este un element care face parte din așa-numitul „pachet de măsuri” pentru a atinge obiectivul indicativ de creștere cu caracter neutru din punct de vedere al emisiilor de carbon începând cu 2020 (denumită în continuare „CNG 2020”) și ar trebui să fie completată de progrese în gestionarea traficului aerian și tehnologii de propulsie. Dezvoltarea continuă a strategiilor și programelor de cercetare va fi esențială pentru inovarea tehnologică și îmbunătățirile operaționale necesare în vederea depășirii obiectivului CNG 2020 și obținerii de reduceri absolute ale emisiilor la nivelul întregului sector.
- (7) Au fost adoptate mai multe măsuri la nivelul Uniunii care vizează prevenirea fragmentării spațiului aerian european în vederea îmbunătățirii fluxului traficului aerian și controlului utilizării spațiului aerian, reducând astfel emisiile. Statele membre și-au luat din nou angajamentul de a pune în aplicare conceptul de „cer unic european”, ținând seama de creșterea așteptată a volumului traficului aerian în următorii ani. Pentru a realiza progrese în ceea ce privește gestionarea traficului aerian, trebuie accelerată punerea în aplicare a întreprinderii comune pentru realizarea Programului de cercetare privind managementul traficului aerian în cerul unic european (SESAR). Alte măsuri, cum ar fi utilizarea GNSS pentru navigația prin satelit, inițiativele comune în domeniul tehnologiei, cum ar fi Clean Sky I și Clean Sky II și programele de cercetare ale Uniunii, cum ar fi Orizont 2020 și programele succesoare, vor contribui, de asemenea, la îmbunătățirea eficienței și la reducerea emisiilor generate de activitățile de aviație.

- (8) În lumina rezoluției adoptate cu ocazia celei de a 39-a sesiuni a Adunării OACI din octombrie 2016 privind punerea în aplicare a unei măsuri globale bazate pe piață începând din 2021 pentru a compensa emisiile generate de aviația internațională peste nivelurile din 2020, adoptarea de către OACI a standardelor și a practicilor recomandate (denumite în continuare „SARP”) pentru a completa respectiva rezoluție și a pune în aplicare sistemul global este prevăzută pentru 2018. Cu toate acestea, aplicarea sa concretă va necesita măsuri la nivel național din partea membrilor OACI. De asemenea, OACI va trebui să elaboreze modalități de guvernare, inclusiv un sistem de registre. În acest context, pentru a stimula continuarea activităților desfășurate în cadrul OACI și a facilita operaționalizarea sistemului OACI, derogarea actuală de la obligațiile prevăzute de EU ETS pentru zborurile înspre și dinspre țările terțe ar trebui prelungită până la 31 decembrie 2023, sub rezerva revizuirii, pentru a permite dobândirea experienței necesare punerii în aplicare a sistemului OACI. Ca urmare a prelungirii derogării, numărul de certificate care urmează să fie scoase la licitație și emise cu titlu gratuit, inclusiv din rezerva specială, ar trebui să rămână proporțional cu reducerea obligației de restituire a certificatelor. Începând cu 1 ianuarie 2021, numărul de certificate alocate operatorilor de aeronave ar trebui să fie redus anual, în conformitate cu factorul linear de reducere aplicabil tuturor celorlalte sectoare în EU ETS, sub rezerva revizuirii în vederea punerii în aplicare a sistemului OACI. Revizuirea va fi elaborată în deplină conformitate cu liniile directoare pentru o mai bună reglementare și prin consultări adecvate cu toate părțile interesate, inclusiv statele membre. Certificatele nealocate din rezerva specială ar trebui să fie anulate în continuare.

- (9) Veniturile generate de licitarea certificatelor sau valoarea lor financiară echivalentă, ar trebui să fie utilizate pentru combaterea schimbărilor climatice în Uniune și în țările terțe, printre altele, pentru a reduce emisiile de gaze cu efect de seră, pentru adaptarea la impactul schimbărilor climatice în Uniune și în țările terțe, în special în țările în curs de dezvoltare, pentru a finanța cercetarea și dezvoltarea în domeniul atenuării efectelor și al adaptării, inclusiv în sectorul aeronautic, al transportului aerian și al combustibililor alternativi durabili utilizați în sectorul aviației, pentru a reduce emisiile prin folosirea transporturilor cu emisii reduse și pentru a acoperi cheltuielile de administrare a sistemului EU ETS. Statele membre care utilizează aceste venituri pentru cofinanțarea cercetării și inovării trebuie să acorde o atenție specială programelor sau inițiativelor din cadrul celui de Al nouălea program-cadru de cercetare (denumit în continuare „PC9”). Asigurarea transparenței cu privire la utilizarea veniturilor obținute în urma licitării certificatelor în temeiul Directivei 2003/87/CE prin transmiterea de rapoarte de către statele membre în conformitate cu articolul 17 din Regulamentul (UE) nr. 525/2013 este esențială în vederea îndeplinirii angajamentelor Uniunii.
- (10) Integritatea de mediu a sistemului EU ETS ar trebui protejată împotriva riscului de caducitate a obligațiilor pentru operatorii de aeronave și alți operatori supuși reglementărilor unui stat membru. Prin urmare, certificatele emise de către un astfel de stat membru ar trebui să fie utilizate numai în cazul în care obligațiile de restituire a certificatelor de emisii nu sunt expuse riscului să devină caduce astfel încât să aducă atingere integrității de mediu a sistemului EU ETS. Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte măsurile necesare pentru a proteja în consecință integritatea de mediu a EU ETS. Astfel de măsuri ar trebui să fie în vigoare până în momentul în care acestea nu mai sunt necesare din cauza unei modificări a circumstanțelor.

- (11) Având în vedere că nu au fost încă definite principalele caracteristici ale măsurii globale bazate pe piață și că punerea sa în aplicare depinde de legislația internă prevăzută de statele și de regiunile participante, Comisia ar trebui să raporteze periodic către Parlamentul European și către Consiliu privind progresele negocierilor din cadrul OACI, în special privind instrumentele relevante adoptate de OACI, inclusiv SARP, măsurile adoptate de țările terțe pentru punerea în aplicare a măsurii globale bazate pe piață care se va aplica emisiilor pentru perioada 2021-2035, eforturile de a adopta măsuri ambițioase și obligatorii pentru a atinge obiectivul pe termen lung al industriei aviatice de a reduce la jumătate până în 2050 emisiile de CO₂ raportat la nivelurile din 2005 și alte evoluții relevante și instrumente aplicabile la nivel internațional, precum normele adoptate în cadrul CCONUSC și în temeiul Acordului de la Paris privind piețele carbonului și contabilizarea carbonului. După stabilirea clară a naturii și a conținutului instrumentelor OACI și înainte de a începe aplicarea măsurii globale bazate pe piață a OACI, Comisia ar trebui să prezinte un raport în care să analizeze modalitățile de punere în aplicare a respectivelor instrumente în dreptul Uniunii printr-o revizuire a Directivei 2003/87/CE. Comisia ar trebui să ia în considerare și normele aplicabile în ceea ce privește zborurile intra-SEE, după caz. În acest sens, Comisia, în raportul său, ar trebui să reflecte necesitatea de a asigura coerența cu dreptul Uniunii, în special pentru a evita orice denaturare a concurenței și pentru a reduce la minimum orice sarcini administrative nejustificate pentru statele membre și operatorii de aeronave. Comisia ar trebui să atașeze raportului său, după caz, o propunere adresată Parlamentului European și Consiliului, care să permită sectorului aviației să contribuie la respectarea angajamentului privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră asumat de Uniune pentru 2030 la nivelul întregii economii.

- (12) În vederea punerii în aplicare a măsurii globale bazate pe piață a OACI, este necesar să existe date relevante disponibile privind emisiile generate de activitățile de aviație cât mai curând posibil. Respectivetele emisii ar trebui monitorizate, raportate și verificate în conformitate cu aceleași principii ca cele aplicabile monitorizării, raportării și verificării emisiilor generate de activitățile de aviație prevăzute de Directiva 2003/87/CE. În consecință, Comisia ar trebui să adopte dispoziții referitoare la monitorizare, raportare și verificare în scopul punerii în aplicare a măsurii globale bazate pe piață a OACI care să evite orice denaturare a concurenței. Respectivetele dispoziții ar trebui să fie conforme cu principiile enunțate în regulamentul menționat la articolul 14 alineatul (1) din Directiva 2003/87/CE și ar trebui să asigure că rapoartele transmise privind emisiile sunt verificate în conformitate cu principiile și criteriile de verificare menționate la articolul 15 din respectiva directivă. Aceste dispoziții ar trebui să fie adoptate în conformitate cu procedurile aplicabile monitorizării, raportării și verificării din Directiva 2003/87/CE.

- (13) Activitățile de aviație au, de asemenea, un impact asupra schimbărilor climatice prin emisia de oxizi de azot, de vapori de apă și de particule de sulfat și funingine la altitudini mari, care ar putea avea un efect semnificativ asupra climei, potrivit cercetărilor științifice. Grupul interguvernamental privind schimbările climatice a estimat că impactul total al activităților de aviație asupra climei este, în prezent, de două până la patru ori mai mare decât efectul exclusiv al emisiilor de dioxid de carbon din trecut. Până la înregistrarea unor progrese viitoare ale științei, toate efectele generate de activitățile de aviație ar trebui abordate într-un mod cât mai cuprinzător cu putință. Directiva 2008/101/CE a prevăzut angajamentul Comisiei de a prezenta o propunere privind oxizii de azot în anul 2008. În pofida dificultăților tehnice și politice implicate, Comisia ar trebui să își intensifice eforturile în această privință. Ar trebui promovate, de asemenea, cercetările cu privire la formarea trenelor/traseelor de condensare, cunoscute și sub denumirea de „contrails”, la transformarea acestora în nori cirrus, la efectele directe minore ale aerosolilor de sulfat și ale funinginii, precum și cu privire la măsurile eficace de atenuare, inclusiv măsuri operaționale și tehnice.
- (14) În scopul simplificării și pentru a reduce sarcinile administrative, operatorii de aeronave cu emisii mai mici de 3 000 de tone de CO₂ pe an de la zborurile din interiorul SEE ar trebui să beneficieze de instrumentul pentru micii emițători aprobat în temeiul Regulamentului (UE) nr. 606/2010 al Comisiei¹ pentru verificarea emisiilor lor. Ar trebui să se considere în continuare că operatorii de aeronave necomerciali care emit mai puțin de 1 000 de tone de CO₂ pe an îndeplinesc cerințele Directivei 2003/87/CE pentru încă 10 ani, perioadă în care ar trebui să se dezvolte măsuri astfel încât, în viitor, toți operatorii contribuie la reducerea emisiilor.

¹ Regulamentul (UE) nr. 606/2010 al Comisiei din 9 iulie 2010 privind aprobarea unui instrument simplificat elaborat de organismul european pentru siguranța navigației aeriene (Eurocontrol) în vederea estimării consumului de combustibil al anumitor operatori aerieni mici emițători (JO L 175, 10.7.2010, p. 25).

- (15) Întrucât obiectivele prezentului regulament, și anume prelungirea actualelor limitări ale domeniului de aplicare pentru activitățile de aviație până la 31 decembrie 2023 și pregătirea punerii în aplicare a unei măsuri globale bazate pe piață începând din 2021, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere amploarea sau efectele acțiunii sale, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective.
- (16) Este esențial să se asigure securitatea juridică pentru operatorii de aeronave și autoritățile naționale, având în vedere termenul de restituire stabilit pentru 30 aprilie 2018, specificat în Directiva 2003/87/CE. În consecință, prezentul regulament ar trebui să intre în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.
- (17) Prin urmare, Directiva 2003/87/CE ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

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

1. La articolul 3c, se introduce următorul alineat:

„(3a) Orice alocare de certificate pentru activitățile de aviație înspre și dinspre aerodromurile situate în țări din afara Spațiului Economic European (SEE) după 31 decembrie 2023 face obiectul revizuirii menționate la articolul 28b.”;

2. La articolul 3d, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) De la 1 ianuarie 2013, 15 % din certificate vor fi scoase la licitație. Comisia realizează un studiu privind capacitatea sectorului aviației de a transfera costurile emisiilor de CO₂ clienților săi, în ceea ce privește sistemul EU ETS și măsura globală bazată pe piață elaborată de Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI). Studiul evaluează capacitatea sectorului aviației de a transfera costurile unităților de emisii necesare, prin comparație cu sectoarele industriale și cu sectorul energiei electrice, cu intenția de a face o propunere de a crește procentul certificatelor ce fac obiectul licitațiilor în conformitate cu revizuirea menționată la articolul 28b alineatul (2), ținând seama de analiza transferării costurilor indirecte și de alinierea cu alte sectoare, precum și de competitivitatea între diferitele moduri de transport.”;

3. La articolul 3d, alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Toate veniturile generate de licitarea certificatelor ar trebui să fie utilizate pentru combaterea schimbărilor climatice în Uniune și în țările terțe, printre altele, pentru a reduce emisiile de gaze cu efect de seră, pentru adaptarea la impactul schimbărilor climatice în Uniune și în țările terțe, în special în țările în curs de dezvoltare, pentru a finanța cercetarea și dezvoltarea în domeniul atenuării efectelor și al adaptării, inclusiv, în special, în sectorul aeronautic și al transportului aerian, pentru a reduce emisiile prin folosirea transporturilor cu emisii reduse și pentru a acoperi cheltuielile de administrare a sistemului EU ETS. Veniturile din licitații ar trebui să fie utilizate, de asemenea, pentru a finanța proiecte comune de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră din sectorul aviației, cum ar fi întreprinderea comună pentru realizarea Programului de cercetare privind managementul traficului aerian în cerul unic european (SESAR) și inițiativele comune în domeniul tehnologiei Clean Sky, precum și orice inițiative care permit utilizarea pe scară largă a GNSS pentru navigația prin satelit și capacități interoperabile în toate statele membre, în special proiecte care îmbunătățesc infrastructura de navigație aeriană, furnizarea de servicii de navigație aeriană și utilizarea spațiului aerian. Veniturile obținute în urma licitației pot fi utilizate și pentru finanțarea contribuțiilor la Fondul mondial pentru eficiență energetică și energii regenerabile, precum și a măsurilor de evitare a despăduririi. Statele membre care utilizează aceste venituri pentru cofinanțarea cercetării și inovării trebuie să acorde o atenție specială programelor sau inițiativelor din cadrul celui de Al nouălea program-cadru de cercetare (denumit în continuare „PC9”). Transparența cu privire la utilizarea veniturilor obținute în urma licitării certificatelor în temeiul prezentei directive este esențială pentru îndeplinirea angajamentelor Uniunii.

Statele membre informează Comisia cu privire la acțiunile adoptate în temeiul primului paragraf de la prezentul alineat.”;

4. La articolul 12, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Pentru perioada până la 31 decembrie 2020, statele membre se asigură că, până la data de 30 aprilie a fiecărui an, operatorul fiecărei instalații restituie un număr de certificate, altele decât certificatele eliberate în temeiul capitolului II, care este egal cu totalul emisiilor instalației în cauză pe parcursul anului calendaristic anterior, conform verificării efectuate în conformitate cu articolul 15, și că respectivele certificate sunt ulterior anulate. Pentru perioada începând cu 1 ianuarie 2021, statele membre se asigură că, până la data de 30 aprilie a fiecărui an, operatorul fiecărei instalații restituie un număr de certificate care este egal cu totalul emisiilor instalației în cauză pe parcursul anului calendaristic anterior, conform verificării efectuate în conformitate cu articolul 15, și că respectivele certificate sunt ulterior anulate, sub rezerva revizuirii menționate la articolul 28b.”;

5. La articolul 12, înainte de alineatul (3a) se introduce următorul alineat:

„(3-a) În cazul în care este necesar și atât timp cât este necesar pentru a proteja integritatea de mediu a sistemului EU ETS, operatorilor de aeronave și celorlalți operatori din cadrul EU ETS li se interzice utilizarea certificatelor emise de un stat membru cu privire la care există obligații ale operatorilor de aeronave și ale altor operatori care au devenit caduce. Actul juridic menționat la articolul 19 trebuie să includă măsurile necesare în cazurile menționate în prezentul alineat.”;

6. Articolul 28a se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Derogări aplicabile înainte de punerea în aplicare a măsurii globale bazate pe piață a OACI”;

(b) alineatul (1) se modifică după cum urmează:

(i) literele (a) și (b) se înlocuiesc cu următorul text:

„(a) toate emisiile generate de zborurile înspre și dinspre aerodromurile situate în țările din afara SEE în fiecare an calendaristic de la 1 ianuarie 2013 la 31 decembrie 2023, sub rezerva revizuirii menționate la articolul 28b;

(b) toate emisiile generate de zborurile între un aerodrom situat într-una din regiunile ultraperiferice în sensul articolului 349 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și un aerodrom situat într-o altă regiune a SEE, în fiecare an calendaristic de la 1 ianuarie 2013 la 31 decembrie 2023, sub rezerva revizuirii menționate la articolul 28b;”;

(ii) litera (c) se elimină;

(c) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Prin derogare de la articolul 3e și de la articolul 3f, operatorilor de aeronave care beneficiază de derogările prevăzute la alineatul (1) literele (a) și (b) din prezentul articol li se eliberează anual un număr de certificate cu titlu gratuit care se reduce proporțional cu reducerea obligației de restituire a certificatelor prevăzute la literele respective.

Prin derogare de la articolul 3f alineatul (8), certificatele care nu sunt alocate din rezerva specială sunt anulate.

Începând cu 1 ianuarie 2021, numărul de certificate alocate operatorilor de aeronave este condiționat de aplicarea factorului linear menționat la articolul 9, sub rezerva revizuirii menționate la articolul 28b.

În ceea ce privește activitățile din perioada 1 ianuarie 2017-31 decembrie 2023, statele membre publică, înainte de 1 septembrie 2018, numărul de certificate pentru aviație alocate pentru fiecare operator de aeronave.”;

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

„(4) Prin derogare de la articolul 3d alineatul (3), numărul de certificate care urmează să fie scoase la licitație de fiecare stat membru pentru perioada 1 ianuarie 2013-31 decembrie 2023 se reduce astfel încât să corespundă părții sale din emisiile generate de activitățile de aviație atribuite pentru zborurile care nu fac obiectul derogărilor prevăzute la alineatul (1) literele (a) și (b) din prezentul articol.”;

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

„(6) Prin derogare de la articolele 3g, 12, 15 și 18a, în cazul în care un operator de aeronave generează emisii anuale totale mai mici de 25 000 de tone de CO₂, sau în cazul în care un operator de aeronave are un nivel anual total de emisii mai mic de 3 000 de tone de CO₂ generate de alte zboruri decât cele menționate la alineatul (1) literele (a) și (b) din prezentul articol, se consideră că emisiile acestuia sunt emisii verificate dacă sunt stabilite cu ajutorul instrumentului pentru micii emițători aprobat în temeiul Regulamentului (UE) nr. 606/2010* al Comisiei și încărcat cu date furnizate de Eurocontrol prin facilitatea sa de sprijin al ETS. Statele membre pot pune în aplicare proceduri simplificate pentru operatorii de aeronave necomerciali atât timp cât astfel de proceduri nu au un grad de acuratețe mai scăzut decât cel oferit de instrumentul pentru micii emițători.

* Regulamentul (UE) nr. 606/2010 al Comisiei din 9 iulie 2010 privind aprobarea unui instrument simplificat elaborat de organismul european pentru siguranța navigației aeriene (Eurocontrol) în vederea estimării consumului de combustibil al anumitor operatori aerieni mici emițători (JO L 175, 10.7.2010, p. 25).”;

(f) alineatul (7) se înlocuiește cu următorul text:

„(7) Alineatul (1) din prezentul articol se aplică țărilor cu care s-a ajuns la un acord în temeiul articolului 25 sau 25a, numai în conformitate cu termenii unui astfel de acord.”;

(g) alineatul (8) se elimină.

7. Se introduc următoarele articole:

„Articolul 28b

Raportarea și revizuirea de către Comisie privind punerea în aplicare a măsurii globale bazate pe piață a OACI

(1) Înainte de 1 ianuarie 2019 și ulterior în mod periodic, Comisia raportează Parlamentului European și Consiliului privind progresele negocierilor din cadrul OACI de punere în aplicare a măsurii globale bazate pe piață care se va aplica emisiilor începând din 2021, în special cu privire la: (i) instrumentele relevante ale OACI, inclusiv standardele și practicile recomandate; (ii) recomandările aprobate de Consiliul OACI relevante pentru măsura globală bazată pe piață; (iii) înființarea unui registru global; (iv) măsurile naționale adoptate de țările terțe pentru punerea în aplicare a măsurii globale bazate pe piață care se va aplica emisiilor începând din 2021; (v) implicațiile rezervelor depuse de țările terțe; și (vi) alte evoluții relevante și instrumente aplicabile la nivel internațional.

În conformitate cu evaluarea la nivel global a CCONUSC, Comisia prezintă și un raport cu privire la eforturile de a îndeplini obiectivul indicativ pe termen lung al sectorului aviației, de a reduce la jumătate până în 2050 emisiile de CO₂ generate de activitățile de aviație raportat la nivelurile din 2005.

- (2) În termen de 12 luni de la adoptarea de către OACI a instrumentelor relevante și înainte ca măsura globală bazată pe piață să devină operațională, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului în care examinează modalități ca aceste instrumente să fie puse în aplicare în dreptul Uniunii prin intermediul unei revizuri a prezentei directive. De asemenea, în raportul respectiv, Comisia ar trebui să ia în considerare normele aplicabile în ceea ce privește zborurile efectuate în interiorul SEE, după caz. Raportul examinează, de asemenea, nivelul de ambiție și integritatea de mediu generală a măsurii globale bazate pe piață, inclusiv nivelul de ambiție general în ceea ce privește obiectivele Acordului de la Paris, nivelul de participare, forța executorie a acesteia, transparența, sancțiunile pentru neconformitate, procedurile de consultare a opiniei publice, calitatea creditelor de compensare, monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor, registrele, responsabilitatea, precum și normele privind utilizarea de biocarburanți. În plus, raportul analizează dacă dispozițiile adoptate în temeiul articolului 28c alineatul (2) trebuie să fie revizuite.
- (3) Comisia atașează raportului la care se face referire la alineatul (2) din prezentul articol o propunere, după caz, adresată Parlamentului European și Consiliului în vederea modificării, suprimării, prelungirii sau înlocuirii derogărilor prevăzute la articolul 28a, care este în concordanță cu angajamentul Uniunii de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii pentru 2030, cu scopul de a păstra integritatea de mediu și eficacitatea acțiunii Uniunii în domeniul combaterii schimbărilor climatice.

Articolul 28c

Dispoziții privind monitorizarea, raportarea și verificarea în scopul punerii în aplicare a măsurii globale bazate pe piață

- (1) Comisia adoptă dispoziții pentru monitorizarea, raportarea și verificarea adecvate ale emisiilor în scopul punerii în aplicare a măsurii globale bazate pe piață a OACI pe toate rutele acoperite de aceasta. Aceste dispoziții se bazează pe instrumentele relevante adoptate de OACI, evită orice denaturare a concurenței, sunt în concordanță cu principiile cuprinse în regulamentul menționat la articolul 14 alineatul (1) și asigură că rapoartele transmise privind emisiile sunt verificate în conformitate cu principiile și criteriile de verificare menționate la articolul 15.
- (2) Dispozițiile menționate la alineatul (1) din prezentul articol se adoptă în conformitate cu procedurile menționate la articolele 14 și 15.”;

8. La articolul 30, se adaugă următorul alineat:

„(4a) Înainte de 1 ianuarie 2020, Comisia prezintă o analiză actualizată a efectelor aviației, altele decât cele de CO₂, însoțită, după caz, de o propunere privind cele mai bune modalități de a aborda aceste efecte.”;

9. La litera (k) din anexa I, anul „2020” se înlocuiește cu „2030”.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la ...,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele
