



Bruxelles, 25 iunie 2022
(OR. fr, en)

Dosar interinstituțional:
2021/0211(COD)

10509/22
ADD 1

CLIMA 304
ENV 640
ENER 322
TRANS 426
AGRI 281
COMPET 522
ECOFIN 650
CODEC 966

NOTĂ

| | |
|----------------|--|
| Sursă: | Președinția |
| Destinatar: | Consiliul |
| Nr. doc. Csie: | 10875/21 + ADD 1 - COM(2021) 551 final |
| Subiect: | Pachetul „Pregătiți pentru 55” Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului 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 Uniunii, a Deciziei (UE) 2015/1814 privind înființarea și funcționarea unei rezerve pentru stabilitatea pieței aferentă schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră și a Regulamentului (UE) 2015/757 – Abordare generală |

În vederea Consiliului Mediu din 28 iunie 2022, se pune la dispoziția delegațiilor, în anexă, textul de compromis al președinției cu privire la subiectul sus-menționat.

**Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului
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 Uniunii, a Deciziei (UE) 2015/1814 privind înființarea
și funcționarea unei rezerve pentru stabilitatea pieței aferentă schemei UE de comercializare a
certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră și a Regulamentului (UE) 2015/757¹**

(Text cu relevanță pentru SEE)

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 European²,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor³,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

¹ Modificările față de versiunea anterioară a textului de compromis al președinției sunt marcate cu **caractere aldine subliniate**, iar eliminările cu [...]. Modificările anterioare sunt marcate cu caractere subliniate.

² JO C , , p. .

³ JO C , , p. .

⁴întrucât:

- (1) Acordul de la Paris⁵ adoptat în decembrie 2015 în temeiul Convenției-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice (CCONUSC) (denumit în continuare „Acordul de la Paris”) a intrat în vigoare în noiembrie 2016. Părțile la acord au convenit să mențină creșterea temperaturii medii globale cu mult sub 2 °C peste nivelurile preindustriale și să continue eforturile de limitare a creșterii temperaturii la 1,5 °C peste nivelurile preindustriale.
- (2) Abordarea provocărilor legate de climă și mediu și atingerea obiectivelor Acordului de la Paris se află în centrul Comunicării privind „Pactul verde european”⁶, adoptată de Comisie la 11 decembrie 2019.
- (3) Pactul verde european combină un set cuprinzător de măsuri și inițiative care se consolidează reciproc și care vizează realizarea neutralității climatice în UE până în 2050 și stabilește o nouă strategie de creștere care are drept scop transformarea UE într-o societate echitabilă și prosperă, cu o economie modernă, competitivă și eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor, în care creșterea economică să fie decuplată de utilizarea resurselor. Pactul urmărește, de asemenea, să protejeze, să conserve și să consolideze capitalul natural al Uniunii, precum și să protejeze sănătatea și bunăstarea cetățenilor împotriva riscurilor legate de mediu și a impacturilor aferente. În același timp, această tranziție afectează în mod diferit femeile și bărbații și are un impact deosebit asupra unor grupuri defavorizate, cum ar fi persoanele în vârstă, persoanele cu handicap și persoanele cu origine rasială sau etnică minoritară. Prin urmare, este necesar să se asigure că tranziția este justă și favorabilă incluziunii, precum și că nimeni nu este lăsat în urmă.

⁴ Cu anumite excepții specifice, considerentele nu au fost adaptate.

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

⁶ COM(2019) 640 final.

- (4) Necesitatea și valoarea Pactului verde european au devenit și mai evidente în contextul efectelor foarte grave ale pandemiei de COVID-19 asupra sănătății, a condițiilor de viață și de muncă și a bunăstării cetățenilor Uniunii, care au demonstrat că societatea și economia noastră trebuie să își îmbunătățească reziliența la șocurile externe și să acționeze din timp pentru a preveni sau a atenua aceste efecte. Cetățenii Uniunii continuă să își exprime opiniile ferme cu privire la aplicabilitatea acestei direcții în special în cazul schimbărilor climatice⁷.
- (5) Uniunea s-a angajat să reducă emisiile nete de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii a Uniunii cu cel puțin 55 % până în 2030 comparativ cu nivelurile din 1990, în cadrul contribuției actualizate stabilite la nivel național transmise secretariatului CCONUSC la 17 decembrie 2020⁸.
- (6) Prin Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului⁹, Uniunea a consacrat în legislație obiectivul neutralității climatice la nivelul întregii economii până în 2050. Acest regulament stabilește, de asemenea, un angajament obligatoriu al Uniunii de reducere internă a emisiilor nete de gaze cu efect de seră (emisiile după deducerea absorbțiilor) cu cel puțin 55 % până în 2030 comparativ cu nivelurile din 1990.
- (7) Toate sectoarele economiei trebuie să contribuie la realizarea acestor reduceri ale emisiilor. Prin urmare, obiectivul ambițios al sistemului UE de comercializare a certificatelor de emisii (sistemul EU ETS), stabilit în temeiul Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁰, de a promova reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră într-un mod rentabil și eficient din punct de vedere economic, ar trebui să fie consolidat într-o manieră compatibilă cu acest obiectiv pentru 2030 de reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii.

⁷ Eurobarometrul special 513 privind schimbările climatice, 2021 (https://ec.europa.eu/clima/citizens/support_ro).

⁸ https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-06/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

⁹ Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 („Legea europeană a climei”) (JO L 243, 9.7.2021, p. 1).

¹⁰ Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (JO L 275, 25.10.2003, p. 32).

- (8) Sistemul EU ETS ar trebui să stimuleze producția obținută cu ajutorul instalațiilor care reduc parțial sau integral emisiile de gaze cu efect de seră. Prin urmare, descrierea anumitor categorii de activități din anexa I la Directiva 2003/87/CE ar trebui modificată pentru a asigura faptul că instalațiile care desfășoară o activitate menționată în anexa I și care respectă pragul de capacitate aferent activității respective, dar care nu emit gaze cu efect de seră sunt incluse în domeniul de aplicare al sistemului EU ETS și, prin urmare, pentru a asigura tratamentul egal al instalațiilor din sectoarele în cauză. În plus, alocarea cu titlu gratuit pentru producția unui produs ar trebui să fie independentă de natura procesului de producție. În consecință, este necesar să se modifice definiția produselor și a proceselor și emisiilor vizate în legătură cu anumite valori de referință în vederea asigurării unor condiții de concurență echitabile pentru tehnologiile noi și pentru cele existente. De asemenea, este necesar să se decupleze actualizarea valorilor de referință pentru rafinării și hidrogen pentru a reflecta importanța tot mai mare a producției de hidrogen în afara sectorului rafinăriilor.
- (8a) Ca urmare a modificării produselor și a proceselor și emisiilor vizate pentru anumite valori de referință, este necesar să se asigure că producătorii nu primesc o dublă compensație pentru aceleași emisii, atât prin alocarea cu titlu gratuit, cât și prin compensarea costurilor indirecte, și, prin urmare, este necesar să se ajusteze măsurile financiare, pentru a compensa în mod corespunzător costurile indirecte transferate în prețul energiei electrice.
- (9) Directiva 96/61/CE a Consiliului¹¹ a fost abrogată prin Directiva 2010/75/UE a Parlamentului European și a Consiliului¹². Trimiterile la Directiva 96/61/CE de la articolul 2 din Directiva 2003/87/CE și din anexa IV la aceasta ar trebui actualizate în consecință. Având în vedere necesitatea unor reduceri urgente ale emisiilor la nivelul întregii economii, statele membre ar trebui să poată acționa pentru a reduce emisiile de gaze cu efect de seră care intră în domeniul de aplicare al sistemului EU ETS prin alte politici decât limitele de emisii adoptate în temeiul Directivei 2010/75/UE.

¹¹ Directiva 96/61/CE a Consiliului din 24 septembrie 1996 privind prevenirea și controlul integrat al poluării (JO L 257, 10.10.1996, p. 26).

¹² [Directiva 2010/75/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale \(prevenirea și controlul integrat al poluării\), JO L 334, 17.12.2010, p. 17.](#)

- (10) În comunicarea sa intitulată „Calea către o planetă sănătoasă pentru toți”¹³, Comisia solicită orientarea UE către reducerea la zero a poluării până în 2050, prin reducerea poluării aerului, a apelor dulci, a mărilor și a solurilor la niveluri care nu mai sunt preconizate a fi dăunătoare sănătății și ecosistemelor naturale. De asemenea, măsurile adoptate în temeiul Directivei 2010/75/UE, ca instrument principal de reglementare a emisiilor de poluanți în aer, în apă și în sol, vor permite adesea reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră. În conformitate cu articolul 8 din Directiva 2003/87/CE, statele membre ar trebui să asigure coordonarea dintre cerințele de autorizare din Directiva 2003/87/CE și cele din Directiva 2010/75/UE.
- (11) Recunoscând că noile tehnologii inovatoare vor permite adesea reducerea atât a emisiilor de gaze cu efect de seră, cât și a poluanților, este important să se asigure sinergii între politicile de reducere atât a emisiilor de gaze cu efect de seră, cât și a poluanților, respectiv cu Directiva 2010/75/UE, și să se revizuiască eficacitatea acestora din această perspectivă.
- (12) Definiția producătorilor de energie electrică a fost utilizată pentru a determina cantitatea maximă de alocări cu titlu gratuit pentru industrie în perioada 2013-2020, însă acest lucru a condus la tratamentul diferit al centralelor de cogenerare în comparație cu instalațiile industriale. Pentru a stimula utilizarea cogenerării de înaltă eficiență și pentru a asigura tratamentul egal al tuturor instalațiilor care primesc alocări cu titlu gratuit pentru producția de căldură și încălzirea centralizată, toate trimiterile la producătorii de energie electrică din Directiva 2003/87/CE ar trebui eliminate. În plus, Regulamentul delegat (UE) 2019/331 al Comisiei¹⁴ prevede eligibilitatea tuturor proceselor industriale pentru alocarea cu titlu gratuit. Prin urmare, dispozițiile privind captarea și stocarea dioxidului de carbon de la articolul 10a alineatul (3) din Directiva 2003/87/CE au devenit caduce și ar trebui eliminate.

¹³ Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – Calea către o planetă sănătoasă pentru toți – Plan de acțiune al UE: „Către reducerea la zero a poluării aerului, apei și solului”, [COM(2021) 400 final].

¹⁴ Regulamentul delegat (UE) 2019/331 al Comisiei din 19 decembrie 2018 de stabilire a normelor tranzitorii pentru întreaga Uniune privind alocarea armonizată și cu titlu gratuit a certificatelor de emisii în temeiul articolului 10a din Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 59, 27.2.2019, p. 8).

- (13) Gazele cu efect de seră care nu sunt eliberate direct în atmosferă ar trebui să fie considerate emisii care intră sub incidența sistemului EU ETS, iar certificatele pentru emisiile respective ar trebui restituite, cu excepția cazului în care sunt stocate într-un sit de stocare în conformitate cu Directiva 2009/31/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁵ sau sunt legate chimic în mod permanent într-un produs, astfel încât să nu intre în atmosferă în condiții normale de utilizare. Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte acte de punere în aplicare care să precizeze condițiile în care se consideră că gazele cu efect de seră sunt legate chimic în mod permanent într-un produs, astfel încât să nu intre în atmosferă în condiții normale de utilizare, inclusiv în legătură cu obținerea unui certificat de eliminare a dioxidului de carbon, după caz, având în vedere evoluțiile în materie de reglementare în ceea ce privește certificarea eliminării dioxidului de carbon.
- (14) Activitatea de transport maritim internațional, care constă în călătorii între porturi aflate sub jurisdicția a două state membre diferite sau între un port aflat sub jurisdicția unui stat membru și un port aflat în afara jurisdicției oricărui stat membru, este singura modalitate de transport care nu a fost inclusă în angajamentele anterioare ale Uniunii de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră. Emisiile generate de combustibilul vândut în Uniune pentru călătoriile care își au punctul de plecare într-un stat membru și punctul de sosire într-un alt stat membru sau într-o țară terță au crescut cu aproximativ 36 % din 1990. Aceste emisii reprezintă aproape 90 % din totalul emisiilor generate de navigație la nivelul Uniunii, întrucât emisiile generate de combustibilul vândut în Uniune pentru călătoriile care își au punctul de plecare și de sosire în același stat membru au scăzut cu 26 % începând din 1990. Într-un scenariu de statu-quo, se estimează că emisiile generate de activitățile de transport maritim internațional vor crește cu aproximativ 14 % între 2015 și 2030 și cu 34 % între 2015 și 2050. În cazul în care impactul activităților de transport maritim asupra schimbărilor climatice crește conform previziunilor, această creștere ar submina în mod semnificativ reducerile realizate de alte sectoare pentru combaterea schimbărilor climatice.

¹⁵ Directiva 2009/31/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind stocarea geologică a dioxidului de carbon și de modificare a Directivei 85/337/CEE a Consiliului, precum și a Directivelor 2000/60/CE, 2001/80/CE, 2004/35/CE, 2006/12/CE, 2008/1/CE și a Regulamentului (CE) nr. 1013/2006 ale Parlamentului European și ale Consiliului (JO L 140, 5.6.2009, p. 114).

- (15) În 2013, Comisia a adoptat o strategie pentru integrarea progresivă a emisiilor generate de transportul maritim în politica Uniunii de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră. Ca prim pas în cadrul acestei abordări, Uniunea a instituit un sistem de monitorizare, de raportare și de verificare a emisiilor generate de transportul maritim în cadrul Regulamentului (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁶, urmând a se stabili obiectivele de reducere a emisiilor pentru sectorul maritim și a se aplica o măsură bazată pe piață. În conformitate cu angajamentul colegiitorilor exprimat în Directiva (UE) 2018/410 a Parlamentului European și a Consiliului¹⁷, acțiunea Organizației Maritime Internaționale (OMI) sau a Uniunii ar trebui să înceapă din 2023, inclusiv lucrările pregătitoare pentru adoptarea și punerea în aplicare a unei măsuri care să garanteze că sectorul contribuie în mod corespunzător la eforturile necesare pentru atingerea obiectivelor convenite în cadrul Acordului de la Paris și că toate părțile interesate acordă atenția cuvenită.
- (16) În conformitate cu Directiva (UE) 2018/410, Comisia ar trebui să prezinte Parlamentului European și Consiliului un raport cu privire la progresele înregistrate în cadrul OMI în direcția unui obiectiv ambițios de reducere a emisiilor și a unor măsuri de sprijin pentru asigurarea contribuției corespunzătoare a sectorului transportului maritim la eforturile necesare pentru îndeplinirea obiectivelor convenite în cadrul Acordului de la Paris. Ar trebui încurajate eforturile de limitare a emisiilor maritime globale care se depun prin intermediul OMI; printre acestea se numără punerea rapidă în aplicare a Strategiei inițiale a OMI privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de nave, adoptată în 2018, care se referă, de asemenea, la posibile măsuri bazate pe piață pentru a stimula reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim internațional. Cu toate acestea, deși progresele recente înregistrate prin intermediul OMI sunt binevenite, până acum măsurile [...] nu au fost suficiente pentru atingerea obiectivelor Acordului de la Paris.

¹⁶ Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE (JO L 123, 19.5.2015, p. 55).

¹⁷ Directiva (UE) 2018/410 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 martie 2018 de modificare a Directivei 2003/87/CE în vederea rentabilizării reducerii emisiilor de dioxid de carbon și a sporirii investițiilor în acest domeniu și a Deciziei (UE) 2015/1814 (JO L 76, 19.3.2018, p. 3).

(17) În Pactul verde european, Comisia și-a declarat intenția de a lua măsuri suplimentare pentru a aborda emisiile de gaze cu efect de seră din sectorul transportului maritim prin intermediul unui pachet de măsuri care să permită Uniunii să își atingă obiectivele de reducere a emisiilor. În acest context, Directiva 2003/87/CE ar trebui modificată pentru a include sectorul transportului maritim în sistemul EU ETS, în vederea asigurării contribuției acestui sector la obiectivele mai ambițioase în materie de climă ale Uniunii, precum și la obiectivele Acordului de la Paris, care impune țărilor dezvoltate să aibă un rol de lider prin asumarea obiectivelor de reducere a emisiilor în întreaga economie, în timp ce țările în curs de dezvoltare sunt încurajate să treacă, în timp, la reducerea emisiilor în întreaga economie sau la obiective de limitare a emisiilor¹⁸. Având în vedere că emisiile generate de aviația internațională din afara Europei ar trebui să fie plafonate începând din ianuarie 2021 prin măsuri globale bazate pe piață, neexistând însă nicio acțiune care să stabilească plafoane sau prețuri pentru emisiile generate de transportul maritim, este oportun ca sistemul EU ETS să acopere o parte din emisiile generate de călătoriile dintre un port aflat sub jurisdicția unui stat membru și un port aflat sub jurisdicția unei țări terțe, țara terță având posibilitatea de a decide cu privire la măsurile adecvate în ceea ce privește cealaltă parte a emisiilor. Extinderea sistemului EU ETS la sectorul transportului maritim ar trebui, prin urmare, să includă jumătate din emisiile generate de călătoriile navelor care sosesc într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru dintr-un port aflat în afara jurisdicției unui stat membru, jumătate din emisiile generate de călătoriile navelor care pleacă dintr-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru și sosesc într-un port aflat în afara jurisdicției unui stat membru, emisiile generate de călătoriile navelor care sosesc într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru dintr-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru și emisiile produse la dană într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru. Această abordare a fost apreciată ca fiind o modalitate practică de a rezolva problema responsabilităților și a capacităților comune, dar diferențiate, care a reprezentat o provocare de lungă durată în contextul CCONUSC. Acoperirea unei părți din emisiile generate de călătoriile în ambele sensuri efectuate între UE și țările terțe asigură eficacitatea sistemului EU ETS, în special prin creșterea impactului asupra mediului al măsurii în comparație cu un domeniu de aplicare geografic limitat la călătoriile în interiorul UE, limitând în același timp riscul de escale în port în scopuri evazioniste și riscul de delocalizare a activităților de transbordare în afara Uniunii.

¹⁸ Acordul de la Paris, articolul 4 alineatul (4).

Pentru a asigura o includere fără probleme a sectorului în sistemul EU ETS, restituirea certificatelor de către companiile de transport maritim ar trebui să crească treptat în ceea ce privește emisiile verificate raportate pentru perioada 2024–2026. Pentru a proteja integritatea de mediu a sistemului, în măsura în care, în cursul anilor respectivi, se restituie mai puține certificate în ceea ce privește emisiile verificate pentru transportul maritim, odată ce diferența dintre emisiile verificate și certificatele restituite a fost stabilită în fiecare an, ar trebui să se anuleze un număr corespunzător de certificate. Începând din 2027, companiile de transport maritim ar trebui să restituie numărul de certificate care corespund tuturor emisiilor lor verificate raportate în anul precedent.

(17a) Extinderea domeniului de aplicare al Directivei 2003/87/CE la transportul maritim va duce la modificări ale costurilor acestuia. Întreaga Uniune va fi afectată de acest lucru, deoarece mărfurile transportate către și dinspre porturi din Uniune pe cale maritimă își au originea sau destinația în diferitele state membre, inclusiv în statele membre fără ieșire la mare. Prin urmare, alocarea certificatelor care urmează să fie scoase la licitație de statele membre ar trebui, în principiu, să nu se schimbe în urma includerii activităților maritime și ar trebui să vizeze toate statele membre. Cu toate acestea, statele membre vor fi afectate într-o măsură diferită. În special statele membre care se bazează în mare măsură pe transportul maritim vor fi cele mai expuse la efectul extinderii. Statele membre cu un sector maritim mare în comparație cu dimensiunea lor relativă vor fi mai afectate de extinderea sistemului EU ETS la transportul maritim. Prin urmare, este oportun să se ofere asistență suplimentară statelor membre respective sub formă de certificate suplimentare, pentru a sprijini decarbonizarea activităților maritime și pentru costurile administrative suportate. Asistența ar trebui introdusă treptat, în paralel cu introducerea obligațiilor de restituire și, prin urmare, pe măsură ce efectul asupra statelor membre respective sporește. În contextul revizuirii Directivei 2003/87/CE, Comisia ar trebui să analizeze relevanța acestei asistențe suplimentare în special din perspectiva evoluțiilor de la nivelul companiilor de transport maritim aflate sub responsabilitatea diferitelor state membre.

- (17b) Reînnoirea flotelor de nave din clasa de gheață și dezvoltarea tehnologiei inovatoare care reduce emisiile acestor nave vor necesita timp și sprijin financiar. În prezent, din cauza proiectării lor, care permite navigarea în condiții de gheață, navele din clasa de gheață consumă mai mult combustibil și produc mai multe emisii decât navele de dimensiuni similare proiectate să navigheze numai în ape deschise. Ca urmare, ar trebui introdusă în temeiul prezentei directive o metodă care să se aplice indiferent de pavilion și care să permită o reducere a certificatelor care urmează să fie restituite de către companiile de transport maritim pe baza clasei de gheață a navelor lor, până la 31 decembrie 2030.
- (17c) Insulele sunt mai dependente de transportul maritim decât celelalte regiuni, iar conectivitatea lor depinde de legăturile maritime. Pentru a ajuta insulele cu o populație mai mică să rămână conectate în urma includerii activităților maritime în domeniul de aplicare al Directivei 2003/87/CE, este oportun să se prevadă posibilitatea de a face o derogare temporară de la obligația de restituire prevăzută în directiva respectivă pentru activitățile de transport maritim în cazul insulelor cu o populație mai mică de 50 000 de locuitori.
- (17d) Statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a solicita ca un contract de servicii publice transnațional sau o obligație de servicii publice transnațională între două state membre să fie exceptat(ă) temporar de la anumite obligații prevăzute în Directiva 2003/87/CE. Posibilitatea ar trebui limitată la conexiunile dintre un stat membru care nu are o frontieră terestră cu un alt stat membru și statul membru cel mai apropiat din punct de vedere geografic, cum ar fi conexiunea maritimă dintre Cipru și Grecia, care este absentă de peste două decenii. Această derogare temporară contribuie la necesitatea imperioasă de a furniza un serviciu de interes general și de a asigura conectivitatea, precum și coeziunea economică, socială și teritorială.

- (17e) Având în vedere caracteristicile speciale și constrângerile permanente ale regiunilor ultraperiferice ale Uniunii, astfel cum sunt recunoscute la articolul 349 din tratat, precum și dependența lor puternică de transportul maritim, ar trebui să se acorde o atenție deosebită menținerii accesibilității acestora și a conectivității eficiente a acestora prin intermediul transportului maritim. Prin urmare, ar trebui să se prevadă o derogare temporară de la anumite obligații prevăzute în Directiva 2003/87/CE pentru emisiile generate de activitățile de transport maritim dintre un port situat într-o regiune ultraperiferică a unui stat membru și un port situat în același stat membru, inclusiv porturi situate în aceeași regiune ultraperiferică respectivă și într-o altă regiune ultraperiferică a aceluiași stat membru.
- (18) Dispozițiile Directivei 2003/87/CE referitoare la activitățile de transport maritim ar trebui să fie revizuite în mod constant pentru a se ține cont de evoluțiile internaționale viitoare și de eforturile întreprinse în vederea îndeplinirii obiectivelor Acordului de la Paris, inclusiv în cadrul celei de a doua evaluări la nivel global din 2028, [...] precum și în eventualitatea adoptării de către Organizația Maritimă Internațională a unei măsuri globale bazate pe piață pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim pentru a ține seama de astfel de evoluții, în special în cazul în care măsura este suficient de ambițioasă și robustă. [...] În acest scop, Comisia ar trebui să prezinte [...] un raport Parlamentului European și Consiliului cât mai repede posibil, înainte de cea de a doua evaluare la nivel global din 2028 și, prin urmare, nu mai târziu de 30 septembrie 2028. În raportul menționat, Comisia ar trebui să analizeze măsura respectivă sub aspectul ambiției acesteia în raport cu obiectivele Acordului de la Paris, precum și sub aspectul integrității sale de mediu generale. Comisia ar trebui să examineze, de asemenea, orice aspect legat de posibila coexistență sau aliniere a prezentei directive cu măsura respectivă [...]. După caz, raportul ar trebui să fie însoțit de o propunere legislativă de modificare a prezentei directive, în concordanță cu angajamentele Uniunii privind emisiile de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii și cu scopul de a menține integritatea de mediu și eficacitatea acțiunilor Uniunii în domeniul climei, asigurând punerea în aplicare adecvată a măsurii globale bazate pe piață adoptate de Organizația Maritimă Internațională, ținând seama totodată de nevoia de a asigura coerența între sistemul EU ETS și măsura globală bazată pe piață și de a evita orice dublă sarcină semnificativă care ar rezulta din aceasta.

- (18a) Având în vedere creșterea costurilor transportului maritim pe care o implică extinderea Directivei 2003/87/CE la activitățile de transport maritim, există un risc de eludare din cauza absenței unei măsuri globale. Escalele portuare în scopuri de eludare, efectuate în porturi din afara Uniunii, nu numai că vor diminua beneficiile ecologice ale internalizării costurilor emisiilor generate de activitățile maritime, ci pot conduce chiar la emisii suplimentare din cauza distanței suplimentare parcurse pentru a eluda aplicarea Directivei 2003/87/CE. Prin urmare, este oportun să se excludă din conceptul de „port de escală” anumite opriri efectuate în porturi din afara Uniunii. Această excludere ar trebui să vizeze porturile din vecinătatea Uniunii, în care riscul de eludare este cel mai mare. O limită de 300 de mile marine constituie un răspuns proporționat la practicile de eludare, stabilind un echilibru între sarcina suplimentară și riscul de eludare. În plus, excluderea din conceptul de „port de escală” ar trebui să vizeze numai navele container și porturile a căror activitate principală constă în transbordarea containerelor. Pentru astfel de transporturi și în absența unor măsuri de atenuare, riscul de eludare constă, de asemenea, într-o posibilă mutare a nodului portuar către porturi din afara Uniunii, ceea ce agravează efectele eludării. Pentru a asigura proporționalitatea și tratamentul egal al măsurii, ar trebui să se ia în considerare măsurile din țările terțe care au un efect echivalent cu cel al Directivei 2003/87/CE.
- (19) Comisia ar trebui să revizuiască funcționarea Directivei 2003/87/CE în ceea ce privește activitățile de transport maritim, ținând seama de învățămintele trase în urma aplicării acesteia, inclusiv sub aspectul depistării practicilor de eludare în scopul prevenirii acestora încă de la început [...], urmând să propună apoi măsuri pentru a asigura eficacitatea directivei.
- (19a) Emisiile de CO₂ reprezintă majoritatea covârșitoare a emisiilor generate de transportul maritim. Includerea unor emisii suplimentare de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim [...] chiar de la începutul includerii transportului maritim în sistemul ETS este prematură din motive practice de ordin administrativ, însă este probabil ca emisiile de gaze cu efect de seră, altele decât CO₂, să crească în timp, odată cu răspândirea navelor care folosesc gaze naturale lichefiate sau alte surse de energie, astfel încât includerea lor în sistemul ETS în viitor ar fi benefică pentru integritatea mediului și pentru stimularea bunelor practici. Prin urmare, emisiile de [...] metan și de protoxid de azot ar trebui incluse în Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim. Până la 31 decembrie 2026, Comisia ar trebui să prezinte Parlamentului European și Consiliului un raport în care să examineze fezabilitatea și rentabilitatea includerii în prezenta directivă a unor emisii suplimentare de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim.

- (19b) Emisiile provenite de la navele cu un tonaj brut mai mic de 5 000 de tone reprezintă o foarte mică parte din emisiile generate de transportul maritim, dar vizează un număr mare de nave. Includerea acestor nave [...] chiar de la începutul includerii transportului maritim în sistemul ETS este prematură din motive practice de ordin administrativ; cu toate acestea includerea lor în viitor ar îmbunătăți eficacitatea sistemului ETS și ar putea reduce practicile de eludare care se folosesc de navele cu un tonaj brut mai mic de 5 000 de tone. Prin urmare, până la 31 decembrie 2026 cel târziu, Comisia ar trebui să prezinte Parlamentului European și Consiliului un raport în care să examineze fezabilitatea și rentabilitatea includerii în prezenta directivă a emisiilor provenite de la navele cu un tonaj brut mai mic de 5 000 de tone.
- (20) Persoana sau organizația responsabilă pentru respectarea sistemului EU ETS ar trebui să fie compania de transport maritim definită ca proprietarul navei sau orice altă organizație sau persoană, precum administratorul sau navlositorul navei nude, care a preluat responsabilitatea pentru exploatarea navei de la proprietarul acesteia și care, asumându-și această responsabilitate, a consimțit să preia toate sarcinile și responsabilitățile impuse de Codul internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării. Această definiție se bazează pe definiția termenului „societate” de la articolul 3 litera (d) din Regulamentul (UE) 2015/757 și este în conformitate cu sistemul global de colectare a datelor instituit în 2016 de OMI. [...]

(20a) Emisiile provenite de la o navă depind, printre altele, de măsurile de eficiență energetică luate de proprietarul navei, precum și de combustibil, de încărcătura transportată și de ruta și viteza navei, care pot fi controlate de o altă entitate decât proprietarul navei. În principal aceste din urmă aspecte nu ar fi cunoscute în momentul negocierii contractului și, prin urmare, emisiile finale provenite de la navă care intră sub incidența Directivei 2003/87/CE ar fi incerte. Cu toate acestea, fără un transfer al costurilor emisiilor de dioxid de carbon către entitatea care exploatează nava, stimulentele pentru punerea în aplicare a măsurilor operaționale privind eficiența consumului de combustibil ar fi limitate. În conformitate cu principiul „poluatorul plătește”, compania de transport maritim ar trebui, prin urmare, să aibă dreptul, în temeiul legislației naționale, de a solicita rambursarea costurilor care decurg din restituirea certificatelor de la entitatea care este direct responsabilă de deciziile care afectează emisiile de CO₂ ale navei. Deși un astfel de mecanism de rambursare ar putea face obiectul unui acord contractual, ar trebui, pentru a se reduce costurile administrative, ca statele membre să nu fie obligate să asigure sau să controleze existența unor astfel de contracte, ci să prevadă în schimb în legislația națională un drept legal în temeiul căruia compania de transport maritim să fie rambursată, precum și accesul corespunzător la justiție, pentru a asigura respectarea acestui drept. Din aceleași motive, acest drept, inclusiv orice posibil conflict legat de rambursare între compania de transport maritim și entitatea care exploatează nava, nu ar trebui să afecteze obligațiile companiei de transport maritim față de autoritatea de administrare și nici măsurile de executare care ar putea fi necesare împotriva unei astfel de companii pentru a asigura respectarea deplină a Directivei 2003/87/CE.

- (21) Pentru a reduce sarcina administrativă a companiilor de transport maritim, un stat membru ar trebui să fie responsabil pentru fiecare companie de transport maritim. Comisia ar trebui să publice o listă inițială a companiilor de transport maritim care au desfășurat o activitate maritimă ce intră în domeniul de aplicare al sistemului EU ETS, care să precizeze autoritatea de administrare pentru fiecare companie de transport maritim. Lista ar trebui actualizată cel puțin o dată la doi ani pentru a reatribui companiile de transport maritim unei alte autorități de administrare, după caz. În cazul companiilor de transport maritim înregistrate într-un stat membru, autoritatea de administrare ar trebui să fie statul membru respectiv. În cazul companiilor de transport maritim înregistrate într-o țară terță, autoritatea de administrare ar trebui să fie statul membru în care compania respectivă de transport maritim a avut cel mai mare număr estimat de escale în port în cadrul călătoriilor care intră sub incidența Directivei 2003/87/CE în ultimii patru ani de monitorizare. În cazul companiilor de transport maritim înregistrate într-o țară terță care nu au efectuat nicio călătorie care intră sub incidența Directivei 2003/87/CE în ultimii patru ani de monitorizare, autoritatea de administrare ar trebui să fie statul membru în care o navă a companiei respective de transport maritim a sosit sau și-a început prima călătorie care se încadrează în domeniul de aplicare al directivei respective. Comisia ar trebui să publice și să actualizeze o dată la doi ani o listă a companiilor de transport maritim care intră sub incidența Directivei 2003/87/CE, după caz, care să precizeze autoritatea de administrare pentru fiecare companie de transport maritim. Pentru a asigura tratamentul egal al companiilor de transport maritim, statele membre ar trebui să respecte norme armonizate de administrare a companiilor de transport maritim pentru care sunt responsabile, în conformitate cu normele detaliate care urmează să fie stabilite de Comisie.
- (22) Statele membre ar trebui să se asigure că respectivele companii de transport maritim pe care le administrează respectă cerințele Directivei 2003/87/CE. În cazul în care o companie de transport maritim nu respectă cerințele respectivei directive și autoritatea de administrare nu a reușit, prin alte măsuri de executare, să asigure respectarea acestora, statele membre ar trebui să acționeze solidar. Ca măsură de ultimă instanță, statele membre ar trebui să poată refuza intrarea navelor aflate sub responsabilitatea companiei de transport maritim în cauză, cu excepția statului membru al cărui pavilion îl arborează nava, care ar trebui să poată reține nava respectivă.

- (23) Companiile de transport maritim ar trebui să monitorizeze și să raporteze date agregate privind emisiile generate de activitățile de transport maritim la nivel de societate, în conformitate cu normele prevăzute în Regulamentul (UE) 2015/757. Rapoartele referitoare la datele agregate privind emisiile la nivel de societate ar trebui să fie verificate în conformitate cu normele prevăzute în regulamentul respectiv. Atunci când efectuează verificările la nivel de societate, verficatorul nu ar trebui să verifice raportul privind emisiile la nivel de navă și raportul menționat la articolul 11 alineatul (2) din regulamentul respectiv, întrucât rapoartele respective la nivel de navă au fost deja verificate.
- (24) Pe baza experienței acumulate în urma unor sarcini similare legate de protecția mediului, Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) sau o altă organizație relevantă ar trebui, după caz și în conformitate cu mandatul său, să asiste Comisia și autoritățile de administrare în ceea ce privește punerea în aplicare a Directivei 2003/87/CE. Datorită experienței sale în ceea ce privește punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2015/757 și a instrumentelor sale informatice, EMSA ar putea asista autoritățile de administrare, în special în ceea ce privește monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor generate de activitățile maritime care intră sub incidența prezentei directive, prin facilitarea schimbului de informații sau prin elaborarea de orientări și criterii. Comisia, asistată de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă, ar trebui să facă tot necesarul pentru a concepe instrumente de monitorizare adecvate și pentru a elabora orientări care să faciliteze și să coordoneze activitățile de verificare și de asigurare a respectării legislației legate de aplicarea prezentei directive în sectorul transportului maritim. În măsura posibilului, astfel de instrumente ar trebui să fie puse la dispoziția statelor membre și a verficatorilor pentru a se asigura o bună punere în aplicare a prezentei directive.
- (25) Regulamentul (UE) 2017/2392 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁹ a modificat articolul 12 alineatul (3) din Directiva 2003/87/CE pentru a permite tuturor operatorilor să utilizeze toate certificatele emise. Cerința ca permisele de emisie de gaze cu efect de seră să conțină o obligație de restituire a cotelor, în conformitate cu articolul 6 alineatul (2) litera (e) din directiva respectivă, ar trebui aliniată în consecință.

¹⁹ [Regulamentul \(UE\) 2017/2392 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 decembrie 2017 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 \(JO L 350, 29.12.2017, p. 7\).](#)

- (26) Atingerea obiectivului Uniunii de reducere a emisiilor pentru 2030 va necesita o reducere cu 61 % a emisiilor din sectoarele vizate de sistemul EU ETS comparativ cu 2005. Cantitatea de certificate din cadrul sistemului EU ETS la nivelul Uniunii trebuie redusă pentru a crea semnalul necesar pe termen lung privind prețul carbonului și pentru a stimula acest grad de decarbonizare. În acest scop, factorul linear de reducere ar trebui majorat, ținând seama și de includerea emisiilor generate de transportul maritim. Acestea din urmă ar trebui să fie derivate din emisiile generate de activitățile de transport maritim raportate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 2015/757 pentru 2018 și 2019 în Uniune, ajustate, începând cu anul 2021, cu factorul linear de reducere.
- (27) Ținând seama de faptul că prezenta directivă modifică Directiva 2003/87/CE în ceea ce privește o perioadă de punere în aplicare care a început deja la 1 ianuarie 2021, din motive de previzibilitate, eficacitate de mediu și simplitate, reducerea lineară mai abruptă avută în vedere de sistemul EU ETS ar trebui să urmeze un parcurs în linie dreaptă în perioada 2021-2030, astfel încât să se obțină reduceri ale emisiilor în cadrul sistemului EU ETS de 61 % până în 2030, ca etapă intermediară adecvată către îndeplinirea obiectivului de neutralitate climatică la nivelul întregii economii a Uniunii în 2050. Întrucât factorul linear de reducere majorat se poate aplica numai începând cu anul următor intrării în vigoare a prezentei directive, ar trebui efectuată o reducere unică a cantității totale de certificate, astfel încât să se asigure concordanța cu acest nivel de reducere anuală aplicat începând cu 2021.
- (28) Atingerea obiectivului mai ambițios în materie de climă va necesita alocarea unor resurse publice substanțiale în UE, precum și a unor bugete naționale pentru tranziția climatică. Pentru a susține și a consolida cheltuielile substanțiale legate de climă din bugetul UE, toate veniturile obținute în urma licitării certificatelor de emisii care nu sunt alocate bugetului Uniunii, cu excepția veniturilor utilizate pentru compensarea costurilor indirecte ale emisiilor de dioxid de carbon, ar trebui utilizate în scopuri legate de climă. Aceasta include utilizarea sprijinului financiar pentru a aborda aspectele de ordin social la nivelul gospodăriilor cu venituri mici și mijlocii prin reducerea impozitelor cu potențial perturbator.

- (28a) În plus, pentru a aborda efectele distributive și cele sociale ale tranziției în statele membre cu venituri mici, ar trebui să se utilizeze un quantum suplimentar de 2,5 % din cantitatea de certificate la nivelul Uniunii din [anul intrării în vigoare a directivei] până în 2030, pentru a finanța tranziția energetică a statelor membre cu un produs intern brut (PIB) pe cap de locuitor mai mic de [...] **75 %** din media Uniunii în perioada 2016-2018, prin intermediul Fondului pentru modernizare prevăzut la articolul 10d din Directiva 2003/87/CE.
- (30) Mecanismul de ajustare la frontieră în funcție de carbon (CBAM), instituit în temeiul Regulamentului (UE) [.../...] al Parlamentului European și al Consiliului²⁰, reprezintă o alternativă la alocarea cu titlu gratuit în vederea abordării riscului de relocare a emisiilor de dioxid de carbon. În măsura în care sectoarele și subsectoarele fac obiectul măsurii respective, acestea nu ar trebui să beneficieze de alocări cu titlu gratuit. Cu toate acestea, este necesară o eliminare treptată a certificatelor cu titlu gratuit pentru a permite producătorilor, importatorilor și comercianților să se adapteze la noul regim. Reducerea alocării cu titlu gratuit ar trebui pusă în aplicare prin utilizarea unui factor în legătură cu alocarea cu titlu gratuit în sectoarele CBAM, în timp ce CBAM este introdus treptat. Acest procent (factorul CBAM) ar trebui să fie egal cu 100 % în cursul perioadei de tranziție cuprinse între intrarea în vigoare a [Regulamentului CBAM] și 2025 [...] și ar trebui să fie redus cu 5 puncte procentuale în fiecare an din 2026 până în 2028, cu 10 puncte procentuale în fiecare an din 2029 până în 2032 și cu 15 puncte procentuale din 2033, pentru a ajunge la 0 %, alocarea cu titlu gratuit fiind eliminată astfel până în al zecelea an. Actele delegate relevante privind alocarea cu titlu gratuit ar trebui adaptate în consecință pentru sectoarele și subsectoarele vizate de CBAM. Alocarea cu titlu gratuit care nu mai este furnizată sectoarelor CBAM pe baza acestui calcul (cererea CBAM) trebuie scoasă la licitație, veniturile obținute urmând să revină Fondului pentru inovare, astfel încât să sprijine inovarea în domeniul tehnologiilor cu emisii reduse de dioxid de carbon, al captării și utilizării dioxidului de carbon („CUC”), al captării și stocării geologice a dioxidului de carbon („CSC”), al energiei din surse regenerabile și al stocării energiei, într-un mod care să contribuie la atenuarea schimbărilor climatice. Ar trebui să se acorde o atenție deosebită proiectelor din sectoarele CBAM. Pentru a respecta proporția din alocarea cu titlu gratuit disponibilă pentru sectoarele care nu sunt vizate de CBAM, suma finală care urmează să fie dedusă din alocarea cu titlu gratuit și care urmează să fie licitată ar trebui calculată pe baza proporției pe care o reprezintă cererea CBAM în raport cu nevoile de alocare cu titlu gratuit ale tuturor sectoarelor care beneficiază de alocări cu titlu gratuit.

²⁰ [a se introduce trimiterea completă la JO].

- (31) Pentru a reflecta mai bine progresul tehnologic și a ajusta valorile de referință corespunzătoare la perioada relevantă de alocare, asigurând în același timp stimulente pentru reducerea emisiilor și recompensarea corespunzătoare a inovării, ajustarea maximă a valorilor de referință ar trebui să fie majorată de la 1,6 % la 2,5 % pe an. Astfel, pentru perioada 2026-2030, ajustarea valorilor de referință ar trebui să se încadreze într-un interval cuprins între 4 % și 50 % față de valoarea aplicabilă în perioada 2013-2020.
- (32) O abordare cuprinzătoare a inovării este esențială pentru atingerea obiectivelor Pactului verde european. La nivelul UE, eforturile necesare în materie de cercetare și inovare sunt sprijinite, printre altele, prin programul Orizont Europa, care include fonduri semnificative și noi instrumente pentru sectoarele care intră sub incidența sistemului de comercializare a certificatelor de emisii. Statele membre ar trebui să se asigure că dispozițiile naționale de transpunere nu împiedică inovațiile și sunt neutre din punct de vedere tehnologic.
- (33) Domeniul de aplicare al Fondului pentru inovare prevăzut la articolul 10a alineatul (8) din Directiva 2003/87/CE ar trebui extins pentru a sprijini inovarea în domeniul tehnologiilor și al proceselor cu emisii reduse de dioxid de carbon care vizează consumul de combustibili în sectorul construcțiilor și al transportului rutier. În plus, Fondul pentru inovare ar trebui să servească la sprijinirea investițiilor în decarbonizarea sectorului transportului maritim, inclusiv a investițiilor în combustibili alternativi durabili, cum ar fi hidrogenul și amoniacul produse din surse regenerabile, precum și a tehnologiilor de propulsie cu emisii zero, cum ar fi tehnologiile eoliene. [...] Pentru a asigura disponibilitatea unei finanțări suficiente pentru inovare în cadrul acestui domeniu de aplicare extins, Fondul pentru inovare ar trebui suplimentat cu 50 de milioane de certificate, care provin parțial din certificatele care, în caz contrar, ar putea fi scoase la licitație, și parțial din certificatele care, în caz contrar, ar putea fi alocate cu titlu gratuit, în conformitate cu proporția actuală a finanțării asigurate din fiecare sursă Fondului pentru inovare.

(34) În conformitate cu articolul 10 din Regulamentul (UE) 2019/1122 al Comisiei²¹, în cazul în care operatorii de aeronave nu mai operează zboruri care intră sub incidența sistemului EU ETS, conturile capătă statutul de „cont exclus” și nu se mai pot iniția procese din acestea. Pentru a menține integritatea de mediu a sistemului, certificatele care nu sunt emise operatorilor de aeronave din cauza închiderii lor ar trebui utilizate pentru a acoperi orice deficit de restituiri ale operatorilor respectivi, iar orice certificate rămase ar trebui utilizate pentru a accelera acțiunile de combatere a schimbărilor climatice prin plasarea lor în Fondul pentru inovare.

(34a) Oferirea de către Comisie a unei asistențe tehnice, orientată preponderent către statele membre care nu au depus până în prezent proiecte sau care au depus foarte puține, ar încuraja înregistrarea, în toate statele membre, a unui număr mare de cereri de finanțare pentru proiecte din Fondul pentru inovare. Această asistență ar trebui, printre altele, să sprijine activitățile care vizează îmbunătățirea calității propunerilor de proiecte situate în statele membre menționate, de exemplu prin schimbul de informații, de lectii învățate și de bune practici, și stimularea activităților punctelor de contact naționale. Alte măsuri care ar servi aceluiași scop ar fi creșterea gradului de informare cu privire la opțiunile de finanțare și creșterea capacității statelor membre vizate de a identifica și sprijini potențialii solicitanți de proiecte. De asemenea, ar trebui promovate parteneriatele de proiect între statele membre și stabilirea de contacte între potențialii solicitanți, în special pentru proiectele la scară largă.

(34b) Pentru a îmbunătăți rolul jucat de state membre în guvernanta Fondului pentru inovare și pentru a spori transparența, Comisia ar trebui să raporteze Comitetului privind schimbările climatice cu privire la implementarea Fondului pentru inovare, furnizând o analiză a impactului preconizat al proiectelor atribuite, pe sectoare și pe state membre. Acest raport ar trebui să includă informații privind progresele în direcția unei acoperiri geografice efective și bazate pe calitate în toată Uniunea și să fie însoțit de o analiză a posibilelor măsuri corective, dacă este necesar. Sub rezerva acordului solicitanților, Comisia ar trebui să informeze statele membre cu privire la cererile de finanțare din Fondul pentru inovare pentru proiecte de pe teritoriile lor și să le furnizeze informații detaliate cu privire la cererile în cauză, pentru a facilita coordonarea de către statele membre a sprijinului acordat proiectelor.

²¹ [Regulamentul delegat \(UE\) 2019/1122 al Comisiei din 12 martie 2019 de completare a Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește funcționarea registrului Uniunii \(JO L 177, 2.7.2019, p. 3\).](#)

- (35) Contractele pentru diferență în materie de carbon (CCfD) reprezintă un element important pentru a declanșa reduceri ale emisiilor în industrie, oferind posibilitatea de a garanta investitorilor în tehnologii inovatoare favorabile climei un preț care să recompenseze reducerile emisiilor de CO₂ peste cele induse de nivelurile actuale ale prețurilor din cadrul sistemului EU ETS. Gama de măsuri pe care Fondul pentru inovare le poate sprijini ar trebui extinsă pentru a oferi sprijin proiectelor prin licitații competitive din punctul de vedere al prețurilor, cum ar fi CCfD. Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte acte delegate privind normele exacte pentru acest tip de sprijin.
- (36) În cazul în care activitatea unei instalații este suspendată temporar, alocarea cu titlu gratuit se ajustează la nivelurile de activitate care sunt raportate în mod obligatoriu anual. În plus, autoritățile competente pot suspenda emiterea de certificate de emisii către instalațiile care și-au suspendat activitatea, atât timp cât nu există nicio dovadă că își vor relua activitatea. Prin urmare, operatorii nu ar trebui să mai fie obligați să demonstreze autorității competente că instalația lor își va relua producția într-un interval de timp specificat și rezonabil în cazul unei suspendări temporare a activităților.
- (37) Corecțiile alocării cu titlu gratuit acordate instalațiilor staționare în temeiul articolului 11 alineatul (2) din Directiva 2003/87/CE pot impune necesitatea acordării de certificate cu titlu gratuit suplimentare sau a transferului certificatelor excedentare. Certificatele rezervate pentru instalațiile nou-intrate în temeiul articolului 10a alineatul (7) din Directiva 2003/87/CE ar trebui utilizate în acest scop.

(38) Domeniul de aplicare al Fondului pentru modernizare ar trebui să fie aliniat la cele mai recente obiective climatice ale Uniunii, impunând ca investițiile să fie consecvente cu obiectivele Pactului verde european și cu Regulamentul (UE) 2021/1119 și eliminând sprijinul pentru orice investiții legate de combustibilii fosili, mai puțin în ceea ce privește certificatele transferate voluntar către Fondul pentru modernizare în conformitate cu articolul 10d alineatul (4). În plus, sprijinul pentru combustibilii fosili ar trebui să fie în continuare posibil prin folosirea veniturilor provenite din alocările menționate la articolul 10 alineatul (1) paragraful al treilea, în anumite condiții, în special în cazul în care activitatea este considerată durabilă din punctul de vedere al mediului în temeiul Regulamentului (UE) 2020/852 și în ceea ce privește certificatele scoase la licitație până în 2029, pentru a asigura consecvența cu regulamentul respectiv și cu măsurile adoptate în temeiul acestuia. În plus, procentul din Fondul pentru modernizare care trebuie alocat investițiilor prioritare ar trebui să fie majorat la 80 %, eficiența energetică ar trebui să fie vizată ca domeniu prioritar pentru partea de consum, inclusiv în industrie, transporturi, sectorul construcțiilor, agricultură și deșeuri, iar încălzirea și răcirea din surse regenerabile, precum și sprijinul acordat gospodăriilor pentru combaterea sărăciei energetice, inclusiv în zonele rurale și îndepărtate, ar trebui să fie incluse în domeniul de aplicare al investițiilor prioritare. Pentru a spori transparența și a evalua mai bine impactul Fondului pentru modernizare, Comitetul pentru investiții ar trebui să raporteze anual Comitetului privind schimbările climatice cu privire la experiența dobândită din evaluarea investițiilor, în special în ceea ce privește costurile de reducere a emisiilor.

- (39) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066 al Comisiei²² stabilește norme privind monitorizarea emisiilor rezultate din biomasă în concordanță cu normele privind utilizarea biomasei prevăzute în legislația Uniunii privind energia din surse regenerabile. Pe măsură ce legislația devine mai detaliată cu privire la criteriile de durabilitate pentru biomasă având în vedere cele mai recente norme stabilite în Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului²³, conferirea competențelor de executare de la articolul 14 alineatul (1) din Directiva 2003/87/CE ar trebui extinsă în mod explicit la adoptarea ajustărilor necesare pentru aplicarea în cadrul sistemului EU ETS a criteriilor de durabilitate pentru biomasă, inclusiv biocombustibili, biolichide și combustibili din biomasă. În plus, Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte acte de punere în aplicare care să precizeze modalitatea de contabilizare a stocării emisiilor provenite din combinații de biomasă cu factor de emisie zero și biomasă care nu provine din surse cu factor de emisie zero.
- (40) Combustibilii lichizi și gazoși de origine nebiologică produși din surse regenerabile și combustibilii pe bază de carbon reciclat pot fi importanți pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în sectoarele care sunt greu de decarbonizat. În cazul în care combustibilii pe bază de carbon reciclat și combustibilii lichizi și gazoși de origine nebiologică produși din surse regenerabile sunt produși din dioxid de carbon captat în cadrul unei activități reglementate de prezenta directivă, emisiile ar trebui să fie contabilizate în cadrul activității respective. Pentru a asigura contribuția combustibililor de origine nebiologică produși din surse regenerabile și a combustibililor pe bază de carbon reciclat la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și pentru a evita dubla contabilizare a combustibililor care au o astfel de contribuție, este oportun să se extindă în mod explicit împuternicirea de la articolul 14 alineatul (1) în ceea ce privește adoptarea de către Comisie a actelor de punere în aplicare care stabilesc ajustările necesare privind modalitatea de contabilizare a eventualelor emisii de dioxid de carbon și de evitare a dublei contabilizări în vederea asigurării unor stimulente adecvate, ținând seama, de asemenea, de tratamentul acestor combustibili în temeiul Directivei (UE) 2018/2001.

²² Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066 al Comisiei din 19 decembrie 2018 privind monitorizarea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră în temeiul Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 601/2012 al Comisiei (JO L 334, 31.12.2018, p. 1).

²³ Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile (JO L 328, 21.12.2018, p. 82).

- (41) Întrucât se preconizează, de asemenea, că dioxidul de carbon va fi transportat prin alte mijloace decât conductele, de exemplu pe cale navală și rutieră, domeniul de aplicare actual din anexa I la Directiva 2003/87/CE pentru transportul gazelor cu efect de seră în scopul stocării ar trebui extins la toate mijloacele de transport din motive de egalitate de tratament și indiferent dacă mijloacele de transport intră sau nu sub incidența sistemului EU ETS. În cazul în care emisiile generate de transport sunt, de asemenea, acoperite de o altă activitate în temeiul Directivei 2003/87/CE, emisiile ar trebui contabilizate în cadrul acelei alte activități pentru a evita dubla contabilizare.

(42) Excluderea instalațiilor care utilizează exclusiv biomasă din sistemul EU ETS a condus la situații în care instalațiile care ard o proporție ridicată de biomasă au obținut profituri excepționale prin alocări cu titlu gratuit care depășesc cu mult emisiile reale. Prin urmare, ar trebui introdusă o valoare-limită pentru arderea biomasei cu factor de emisie zero, peste care instalațiile sunt excluse din sistemul EU ETS. [...]. Introducerea unei valori-limită va oferi mai multă certitudine cu privire la instalațiile care intră în domeniul de aplicare al sistemului ETS și va permite distribuirea mai uniformă a certificatelor cu titlu gratuit în special către sectoarele mai expuse riscului de relocare a emisiilor de dioxid de carbon. Valoarea-limită ar trebui stabilită la un nivel de 95 %, pentru a echilibra avantajele și dezavantajele pentru rămânerea instalațiilor în domeniul de aplicare al sistemului EU ETS. Prin urmare, instalațiile care și-au păstrat capacitatea fizică de ardere a combustibililor fosili nu ar trebui să fie încurajate să revină la utilizarea unor astfel de combustibili. O valoare-limită de 95 % asigură faptul că, în cazul în care o instalație utilizează combustibili fosili pentru a rămâne în domeniul de aplicare al sistemului ETS și pentru a beneficia de certificate de emisii alocate cu titlu gratuit, costurile emisiilor de CO₂ legate de utilizarea combustibililor fosili respectivi vor fi suficient de mari pentru a acționa ca un factor de descurajare. Această valoare-limită va asigura, de asemenea, faptul că instalațiile care utilizează o cantitate considerabilă de combustibili fosili vor rămâne sub incidența obligațiilor de monitorizare ale sistemului EU ETS, evitând astfel o posibilă eludare a obligațiilor existente de monitorizare, raportare și verificare. În același timp, astfel de instalații care ard o pondere mai mică de biomasă cu factor de emisie zero ar trebui să fie încurajate în continuare, printr-un mecanism flexibil, să reducă și mai mult arderea combustibililor fosili, rămânând totodată în domeniul de aplicare al sistemului ETS până când utilizarea biomasei durabile de către acestea devine atât de importantă ca pondere încât includerea în ETS nu mai este justificată. În plus, experiența anterioară a arătat că excluderea instalațiilor care utilizează exclusiv biomasă cu excepția arderii unor combustibili fosili în fazele de pornire și de oprire a instalațiilor – excludere care acționează efectiv ca o valoare-limită de 100 % – necesită o reevaluare și o definiție mai precisă. Valoarea-limită de 95 % permite arderea de combustibili fosili în fazele de pornire și de oprire a instalațiilor.

- (42a) Pentru a stimula adoptarea tehnologiilor cu emisii scăzute de dioxid de carbon, statele membre oferă operatorilor opțiunea de a rămâne în domeniul de aplicare al sistemului EU ETS până la sfârșitul perioadei de cinci ani relevante menționate la articolul 11 alineatul (1) dacă instalația și-a modificat procesul de producție pentru a-și reduce emisiile de gaze cu efect de seră și nu mai respectă pragul de 20 MW de putere termică nominală totală.
- (42b) Alocarea dinamică introdusă în Directiva 2018/410 și operaționalizată prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/1842 al Comisiei a îmbunătățit eficiența și stimulentele oferite de alocarea cu titlu gratuit, dar a și intensificat efortul administrativ și a făcut ca data istorică de emiterie a alocațiilor cu titlu gratuit, și anume 28 februarie, să nu fie operațională. Pentru a se ține seama mai bine de alocarea dinamică, este important să se efectueze ajustări ale ciclului de conformitate.
- (42c) Pentru a stimula în continuare investițiile necesare pentru decarbonizarea încălzirii centralizate și pentru a aborda aspecte sociale legate de prețurile ridicate ale energiei și de intensitatea înaltă a emisiilor de gaze cu efect de seră ale instalațiilor de termoficare din statele membre cu o pondere foarte mare a emisiilor generate de încălzirea centralizată în comparație cu dimensiunea economiei, ar trebui să se acorde alocații tranzitorii suplimentare cu titlu gratuit instalațiilor de termoficare din aceste state membre, iar valoarea suplimentară a alocațiilor cu titlu gratuit ar trebui investită pentru a reduce în mod semnificativ emisiile înainte de 2030. Pentru a se asigura că aceste reduceri au loc, alocațiile tranzitorii suplimentare cu titlu gratuit ar trebui să fie condiționate de investițiile realizate și de reducerile de emisii obținute, prevăzute în planurile privind neutralitatea climatică care trebuie să fie elaborate de operatori pentru instalațiile lor.

- (43) Comunicarea Comisiei intitulată „Stabilirea unui obiectiv mai ambițios în materie de climă pentru Europa în perspectiva anului 2030”²⁴ a subliniat provocarea specifică pe care o reprezintă reducerea emisiilor în sectorul transportului rutier și al construcțiilor. Prin urmare, Comisia a anunțat că o nouă extindere a comercializării certificatelor de emisii ar putea include emisiile generate de transportul rutier și de clădiri. Comercializarea certificatelor de emisii pentru aceste două noi sectoare ar urma să fie instituită într-un cadru separat, însă adiacent. Acest lucru ar evita orice perturbare a bunei funcționări a sistemului de comercializare a certificatelor de emisii în sectorul instalațiilor staționare și cel al aviației. Noul sistem este însoțit de politici și măsuri complementare care protejează împotriva efectelor nejustificate asupra prețurilor, modelând așteptările participanților de pe piață și vizând un semnal privind prețul carbonului pentru întreaga economie. Experiența anterioară a arătat că dezvoltarea noii piețe necesită instituirea unui sistem eficient de monitorizare, de raportare și de verificare. În vederea asigurării sinergiilor și a coerenței cu infrastructura existentă a Uniunii pentru sistemul EU ETS care acoperă emisiile generate de instalațiile staționare și aviație, este oportun să se instituie un sistem de comercializare a certificatelor de emisii pentru sectorul transportului rutier și al construcțiilor printr-o modificare a Directivei 2003/87/CE.
- (44) Pentru a stabili cadrul de punere în aplicare necesar și pentru a oferi un interval de timp rezonabil pentru atingerea obiectivului pentru 2030, comercializarea certificatelor de emisii în cele două noi sectoare ar trebui să înceapă în 2025. În primii ani, entităților reglementate ar trebui să li se solicite să dețină un permis de emisie de gaze cu efect de seră și să raporteze emisiile pentru anii 2024 [...] ~~2026~~. Emiterea certificatelor și obligațiile de conformitate pentru aceste entități ar trebui să se aplice începând cu [...] 2027. Această etapizare va permite începerea comercializării certificatelor de emisii în sectoarele respective în mod ordonat și eficient. Ea ar permite, de asemenea, punerea în aplicare a unor măsuri pentru a asigura o introducere echitabilă din punct de vedere social a sistemului UE de comercializare a certificatelor de emisii în cele două sectoare, astfel încât să se atenueze impactul prețului carbonului asupra gospodăriilor vulnerabile și a utilizatorilor de transport vulnerabili.

²⁴ COM(2020) 562 final.

- (45) Din cauza numărului foarte mare de emițători de talie redusă din sectorul construcțiilor și al transportului rutier, nu este posibil să se stabilească punctul de reglementare la nivelul entităților care emit direct gaze cu efect de seră, cum este cazul instalațiilor staționare și al aviației. Prin urmare, din motive de fezabilitate tehnică și eficiență administrativă, este mai adecvat să se stabilească punctul de reglementare în amonte în cadrul lanțului de aprovizionare. Actul care declanșează obligația de conformitate în temeiul noului sistem de comercializare a certificatelor de emisii ar trebui să fie eliberarea pentru consum a combustibililor care sunt utilizați pentru ardere în sectorul construcțiilor și al transportului rutier, inclusiv pentru arderea în transportul rutier de gaze cu efect de seră în vederea stocării geologice. Pentru a evita dubla acoperire, nu ar trebui să se aibă în vedere eliberarea pentru consum a combustibililor care sunt utilizați în alte activități prevăzute în anexa I la Directiva 2003/87/CE.
- (46) Entitățile reglementate din cele două noi sectoare și punctul de reglementare ar trebui definite în conformitate cu sistemul accizelor instituit prin Directiva (UE) 2020/262 a Consiliului²⁵, cu adaptările necesare, întrucât directiva respectivă stabilește deja un sistem solid de control pentru toate cantitățile de combustibili eliberați pentru consum în scopul plății accizelor. Utilizatorii finali de combustibili din aceste sectoare nu ar trebui să facă obiectul obligațiilor prevăzute în Directiva 2003/87/CE.
- (47) Entitățile reglementate care intră în domeniul de aplicare al comercializării certificatelor de emisii în sectorul construcțiilor și al transportului rutier ar trebui să facă obiectul unor cerințe similare privind permisul de emisie de gaze cu efect de seră precum operatorii instalațiilor staționare. Este necesar să se stabilească norme privind cererile și condițiile de eliberare a permiselor, conținutul și revizuirea acestora, precum și orice modificări legate de entitatea reglementată. Pentru ca noul sistem să înceapă să funcționeze în mod ordonat, statele membre ar trebui să se asigure că entitățile reglementate care intră în domeniul de aplicare al noului sistem de comercializare a certificatelor de emisii dețin un permis valabil de la momentul inițierii sistemului în 2025.

²⁵ Directiva (UE) 2020/262 a Consiliului din 19 decembrie 2019 de stabilire a regimului general al accizelor (JO L 58, 27.2.2020, p. 4).

- (48) Cantitatea totală de certificate pentru noul sistem de comercializare a certificatelor de emisii ar trebui să urmeze o traiectorie liniară în vederea atingerii obiectivului de reducere a emisiilor pentru 2030, ținând seama de contribuția eficientă din punctul de vedere al costurilor a sectorului construcțiilor și al transportului rutier de reducere a emisiilor cu 43 % până în 2030 comparativ cu 2005. Cantitatea totală de certificate ar trebui stabilită pentru prima dată în [...] 2027, pentru a urma o traiectorie care începe în 2024 pornind de la valoarea limitelor de emisii pentru 2024 (1 109 304 000 t CO₂), calculată în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2018/842 al Parlamentului European și al Consiliului²⁶ pe baza emisiilor de referință pentru aceste sectoare pentru perioada 2016-2018. În consecință, factorul linear de reducere ar trebui stabilit la 5,15 %. Începând din 2028, cantitatea totală de certificate ar trebui stabilită pe baza mediei emisiilor raportate pentru anii 2024, 2025 și 2026 și ar trebui să scadă cu aceeași reducere anuală absolută stabilită începând din 2024, ceea ce corespunde unui factor linear de reducere de 5,43 % în comparație cu valoarea comparabilă din 2025 a traiectoriei definite mai sus. În cazul în care aceste emisii sunt semnificativ mai mari decât această valoare a traiectoriei, iar această divergență nu se datorează diferențelor la scară mică în ceea ce privește metodologiile de măsurare a emisiilor, factorul linear de reducere ar trebui ajustat pentru a se ajunge la reducerea necesară a emisiilor în 2030.
- (49) Licitarea certificatelor reprezintă metoda cea mai simplă și mai eficientă din punct de vedere economic pentru alocarea certificatelor de emisii, evitându-se, de asemenea, profiturile excepționale. Atât sectorul construcțiilor, cât și cel al transportului rutier sunt supuse unei presiuni concurențiale relativ mici sau inexistente din afara Uniunii și nu sunt expuse unui risc de relocare a emisiilor de dioxid de carbon. Prin urmare, certificatele pentru sectorul construcțiilor și al transportului rutier ar trebui alocate numai prin licitație, fără a exista alocări cu titlu gratuit.

²⁶ Regulamentul (UE) 2018/842 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind reducerea anuală obligatorie a emisiilor de gaze cu efect de seră de către statele membre în perioada 2021-2030 în vederea unei contribuții la acțiunile climatice de respectare a angajamentelor asumate în temeiul Acordului de la Paris și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013 (JO L 156, 19.6.2018, p. 26).

- (50) Pentru a asigura o demarare fără probleme a comercializării certificatelor de emisii în sectorul construcțiilor și în cel al transportului rutier și ținând seama de necesitatea entităților reglementate de a se acoperi împotriva riscurilor sau de a cumpăra anticipat certificate pentru a-și reduce riscul de preț și de lichiditate, ar trebui să se scoată la licitație din timp un volum mai mare de certificate. În [...] 2027, volumul de certificate scoase la licitație ar trebui să fie cu 30 % mai mare decât cantitatea de certificate pentru [...] 2027. Această sumă ar fi suficientă pentru a asigura lichidități, atât în cazul în care emisiile scad în conformitate cu nevoile de reducere, cât și în cazul în care reducerile de emisii se materializează doar progresiv. Normele detaliate pentru această concentrare anticipată a volumului licitat urmează să fie stabilite într-un act delegat referitor la licitații, adoptat în temeiul articolului 10 alineatul (4) din Directiva 2003/87/CE.
- (51) Normele de distribuție privind proporția de certificate scoase la licitație sunt extrem de relevante pentru orice venituri obținute în urma licitării certificatelor care ar reveni statelor membre, în special având în vedere necesitatea de consolidare a capacității statelor membre de a aborda impactul social al unui semnal privind prețul carbonului în sectorul construcțiilor și al transportului rutier. În pofida faptului că aceste două sectoare au caracteristici foarte diferite, este oportun să se stabilească o regulă comună de distribuție similară celei aplicabile instalațiilor staționare. Cea mai mare parte a certificatelor ar trebui distribuită între toate statele membre pe baza distribuției medii a emisiilor din sectoarele vizate în perioada 2016-2018.

(52) Introducerea prețului carbonului în transportul rutier și în sectorul construcțiilor ar trebui să fie însoțită de compensații sociale eficiente, în special având în vedere nivelurile deja existente ale sărăciei energetice. Aproximativ 34 de milioane de cetățeni europeni au raportat că nu au fost în măsură să își încălzească locuințele în mod adecvat în 2018, iar 6,9 % din populația Uniunii a declarat că nu își pot permite să își încălzească suficient locuința în cadrul unui sondaj²⁷ realizat în 2019 la nivelul UE. Pentru a obține o compensare socială și distributivă eficientă, statele membre ar trebui [...] să cheltuiască veniturile obținute în urma licitării certificatelor de emisii pentru obiectivele în materie de climă și energie deja specificate pentru sistemul existent de comercializare a certificatelor de emisii, **inclusiv pentru a acoperi cheltuielile de gestionare a sistemului de comercializare a certificatelor de emisii prevăzute de Directiva 2003/87**, dar și pentru măsurile adăugate în mod specific pentru a răspunde preocupărilor legate de noile sectoare, respectiv cel al transportului rutier și cel al construcțiilor, inclusiv măsurile conexe de politică în temeiul Directivei 2012/27/UE a Parlamentului European și a Consiliului²⁸. În cazurile puțin numeroase în care dubla contabilizare a emisiilor din cadrul sistemului ETS existent și al noului sistem pentru sectorul transportului rutier și al construcțiilor nu poate fi exclusă, statele membre ar trebui să utilizeze aceste venituri pentru a compensa dubla contabilizare inevitabilă în conformitate cu dreptul Uniunii și, prin urmare, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei pentru a asigura condiții uniforme. Veniturile obținute în urma licitării certificatelor de emisii ar trebui utilizate, de asemenea, pentru abordarea aspectelor de ordin social ale comercializării certificatelor de emisii pentru noile sectoare, acordându-se o atenție specială gospodăriilor și microîntreprinderilor vulnerabile, precum și utilizatorilor de transport vulnerabili. În acest sens, un nou Fond pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice va oferi finanțare specifică statelor membre pentru a-i sprijini pe cetățenii europeni cei mai afectați sau expuși riscului de sărăcie energetică sau în materie de mobilitate. Acest fond va promova echitatea și solidaritatea între statele membre și în interiorul acestora, reducând în același timp riscul de sărăcie energetică și în materie de mobilitate în timpul tranziției. Fondul va avea la bază și va completa mecanismele de solidaritate existente. [Resursele noului fond vor reprezenta, în principiu, 25 % din veniturile care se preconizează că se vor obține în cadrul noului sistem de comercializare a certificatelor de emisii pentru perioada 2026-2032 și vor fi executate pe baza planurilor pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice pe care statele membre ar trebui să le prezinte în temeiul Regulamentului (UE) 20.../nn al Parlamentului European și al Consiliului²⁹.] În plus, fiecare stat membru ar trebui să își utilizeze veniturile obținute în urma licitării certificatelor de emisii, printre altele, pentru a finanța o parte din costurile planului său de atenuare a impactului social al acțiunilor climatice.

²⁷ Date din 2018. Eurostat, SILC [ilc_md01]).

²⁸ Directiva 2012/27/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 octombrie 2012 privind eficiența energetică, de modificare a Directivelor 2009/125/CE și 2010/30/UE și de abrogare a Directivelor 2004/8/CE și 2006/32/CE (JO L 315, 14.11.2012, p. 1).

²⁹ [A se adăuga trimiterea la Regulamentul de instituire a Fondului pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice].

- (53) Raportarea cu privire la utilizarea veniturilor obținute în urma licitării certificatelor de emisii ar trebui să fie aliniată la raportarea actuală stabilită prin Regulamentul (UE) 2018/1999 al Parlamentului European și al Consiliului³⁰.
- (54) Inovarea și dezvoltarea de noi tehnologii cu emisii reduse de dioxid de carbon în sectorul construcțiilor și al transportului rutier sunt esențiale pentru a asigura contribuția eficientă din punctul de vedere al costurilor a acestor sectoare la reducerea preconizată a emisiilor. Prin urmare, ar trebui să se pună la dispoziția Fondului pentru inovare 150 de milioane de certificate provenite din comercializarea certificatelor de emisii în sectorul construcțiilor și al transportului rutier în vederea stimulării reducerilor de emisii eficiente din punctul de vedere al costurilor.
- (55) Entitățile reglementate care fac obiectul comercializării de certificate de emisii în sectorul construcțiilor și al transportului rutier ar trebui să restituie certificate pentru emisiile lor verificate care corespund cantităților de combustibili pe care le-au eliberat pentru consum. Acestea ar trebui să restituie certificate pentru prima dată pentru emisiile lor verificate în [...] 2027. Pentru a reduce la minimum sarcina administrativă, o serie de norme aplicabile sistemului existent de comercializare a certificatelor de emisii pentru instalațiile staționare și aviație ar trebui să devină aplicabile comercializării certificatelor de emisii pentru sectorul construcțiilor și al transportului rutier, cu adaptările necesare. Printre acestea se numără, în special, normele privind transferul, restituirea și anularea certificatelor, precum și normele privind valabilitatea certificatelor, sancțiunile, autoritățile competente și obligațiile de raportare ale statelor membre.

³⁰ Regulamentul (UE) 2018/1999 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2018 privind guvernarea uniunii energetice și a acțiunilor climatice, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 663/2009 și (CE) nr. 715/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivelor 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE și 2013/30/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivelor 2009/119/CE și (UE) 2015/652 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 328, 21.12.2018, p. 1).

(55a) În anumite state membre există deja impozite naționale pe emisiile de dioxid de carbon care se aplică în sectorul transportului rutier și sectorul construcțiilor. Prin urmare, ar trebui introdusă o derogare temporară până la sfârșitul anului 2030. Pentru a asigura îndeplinirea obiectivelor Directivei 2003/87/CE și coerența noului sistem de comercializare a certificatelor de emisii, opțiunea de a aplica derogarea respectivă ar trebui să fie disponibilă numai în cazul în care cota națională de impozitare este mai mare decât prețul mediu de licitație pentru anul în cauză și ar trebui să se aplice numai obligației de restituire pe care o au entitățile reglementate care plătesc un astfel de impozit. Pentru a asigura stabilitatea și transparența sistemului, impozitul național, inclusiv cotele de impozitare relevante, ar trebui să fie notificate Comisiei la sfârșitul perioadei de transpunere a prezentei directive. Derogarea nu ar trebui să afecteze veniturile alocate extern pentru Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice sau, în cazul în care este instituită în conformitate cu articolul 311 al treilea paragraf din TFUE, o resursă proprie bazată pe veniturile din licitații provenite din sistemul ETS în sectorul transportului rutier și sectorul clădirilor.

(56) Pentru ca sistemul de comercializare a certificatelor de emisii în sectorul construcțiilor și al transportului rutier să fie eficient, ar trebui să fie posibilă monitorizarea emisiilor cu un grad ridicat de certitudine și la un cost rezonabil. Emisiile ar trebui atribuite entităților reglementate pe baza cantităților de combustibil eliberate pentru consum, în combinație cu un factor de emisie. Entitățile reglementate ar trebui să poată identifica și diferenția în mod fiabil și precis sectoarele în care combustibilii sunt eliberați pentru consum, precum și utilizatorii finali ai combustibililor, pentru a evita efectele nedorite, cum ar fi dubla sarcină. Pentru a dispune de suficiente date în vederea stabilirii numărului total de certificate pentru perioada 2028-2030, entitățile reglementate care dețin un permis la începutul sistemului în 2025 ar trebui să raporteze emisiile istorice asociate acestora pentru 2024.

(57) Este oportun să se introducă măsuri pentru a aborda riscul potențial de creștere excesivă a prețurilor, care, în cazul în care este deosebit de ridicat la începutul comercializării certificatelor de emisii în sectorul construcțiilor și al transportului rutier, poate submina disponibilitatea gospodăriilor și a persoanelor fizice de a investi în reducerea emisiilor lor de gaze cu efect de seră. Aceste măsuri ar trebui să completeze garanțiile oferite de rezerva pentru stabilitatea pieței instituită prin Decizia (UE) 2015/1814 a Parlamentului European și a Consiliului³¹ și care a devenit operațională în 2019. În timp ce piața va continua să determine prețul carbonului, măsurile de salvagardare vor fi declanșate de un mecanism automat bazat pe norme, prin care se scot certificate din rezerva pentru stabilitatea pieței numai dacă sunt îndeplinite condițiile concrete de declanșare a acestuia pe baza creșterii prețului mediu al certificatelor. Acest mecanism suplimentar ar trebui să fie, de asemenea, deosebit de reactiv pentru a putea aborda volatilitatea excesivă determinată de alți factori decât modificarea parametrilor fundamentali ai pieței. Măsurile ar trebui adaptate la diferite niveluri de creștere excesivă a prețurilor, ceea ce va duce la grade diferite de intervenție. Condițiile de declanșare ar trebui monitorizate îndeaproape de către Comisie, iar măsurile ar trebui adoptate de către aceasta în regim de urgență atunci când condițiile sunt îndeplinite. Acest lucru nu aduce atingere posibilelor măsuri de sprijin pe care statele membre le pot adopta pentru a aborda efectele sociale negative.

³¹ Decizia (UE) 2015/1814 a Parlamentului European și a Consiliului din 6 octombrie 2015 privind înființarea și funcționarea unei rezerve pentru stabilitatea pieței aferente schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră și de modificare a Directivei 2003/87/CE (JO L 264, 9.10.2015, p. 1).

- (58) Aplicarea sistemului de comercializare a certificatelor de emisii în sectorul construcțiilor și al transportului rutier ar trebui monitorizată de Comisie, inclusiv în ceea ce privește gradul de convergență a prețurilor cu sistemul de comercializare a certificatelor de emisii existent și, dacă este necesar, ar trebui propusă o revizuire Parlamentului European și Consiliului pentru a îmbunătăți eficacitatea, administrarea și aplicarea practică a comercializării certificatelor de emisii pentru aceste sectoare pe baza cunoștințelor dobândite, precum și a convergenței sporite a prețurilor. Comisia ar trebui să aibă obligația de a prezenta primul raport cu privire la aceste aspecte până la 1 ianuarie 2028.
- (59) Pentru a se asigura condiții uniforme de punere în aplicare a articolului 3gd alineatul (3), a articolului 12 alineatul (3b) și a articolului 14 alineatul (1) din Directiva 2003/87/CE, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. Pentru a se asigura sinergiile cu cadrul de reglementare existent, conferirea competențelor de executare prevăzute la articolele 14 și 15 din directiva respectivă ar trebui extinsă pentru a acoperi sectorul transportului rutier și cel al construcțiilor. Respectivele competențe de executare ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului³².

³² Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

- (60) Pentru a adopta acte fără caracter legislativ și cu aplicare generală de completare sau modificare a anumitor elemente neesențiale ale unui act legislativ, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește articolul 10 alineatul (4) și articolul 10a alineatul (8) din directiva respectivă. În plus, pentru a se asigura sinergiile cu cadrul de reglementare existent, delegarea de la articolul 10 alineatul (4) și articolul 10a alineatul (8) din Directiva 2003/87/CE ar trebui extinsă pentru a acoperi sectorul transportului rutier și cel al construcțiilor. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate. În conformitate cu Declarația politică comună din 28 septembrie 2011 a statelor membre și a Comisiei privind documentele explicative³³, statele membre s-au angajat ca, în cazuri justificate, să transmită alături de notificarea măsurilor lor de transpunere și unul sau mai multe documente care să explice relația dintre componentele unei directive și părțile corespunzătoare din instrumentele naționale de transpunere. În ceea ce privește prezenta directivă, legiuitorul consideră că este justificată transmiterea unor astfel de documente.
- (61) Un sistem EU ETS funcțional, reformat, care include un instrument de stabilizare a pieței, reprezintă un mijloc-cheie pentru ca Uniunea să își îndeplinească obiectivul stabilit pentru 2030 și angajamentele asumate în cadrul Acordului de la Paris. Rezerva pentru stabilitatea pieței urmărește să remedieze dezechilibrul dintre cererea și oferta de certificate de pe piață. Articolul 3 din Decizia (UE) 2015/1814 prevede că rezerva urmează să fie revizuită în termen de trei ani de la data la care devine operațională, acordându-se o atenție deosebită procentajului utilizat pentru stabilirea numărului de certificate care urmează să fie plasate în rezerva pentru stabilitatea pieței, pragului numărului total de certificate aflate în circulație (TNAC) care determină plasarea de certificate în rezervă, precum și numărului de certificate care urmează să fie scoase din rezervă.

³³ JO C 369, 17.12.2011, p. 14.

- (62) Ținând cont de necesitatea de a se transmite un semnal de investiție mai ferm pentru reducerea emisiilor într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor și în vederea consolidării sistemului EU ETS, Decizia (UE) 2015/1814 ar trebui modificată în scopul măririi ratei procentuale pentru stabilirea numărului de certificate care urmează să fie plasate în rezerva pentru stabilitatea pieței în fiecare an. În plus, pentru nivelurile inferioare ale TNAC, cantitatea plasată în rezervă ar trebui să fie egală cu diferența dintre TNAC și pragul care determină plasarea de certificate în rezervă. Acest lucru ar preveni incertitudinea considerabilă în ceea ce privește volumele de certificate scoase la licitație care rezultă atunci când TNAC se apropie de prag și, în același timp, ar asigura faptul că excedentul ajunge la intervalul de volum în care se consideră că piața carbonului funcționează în mod echilibrat.
- (63) În plus, pentru a se asigura că nivelul certificatelor care rămâne în rezerva pentru stabilitatea pieței după invalidare este previzibil, invalidarea certificatelor din rezervă nu ar trebui să mai depindă de volumele de certificate licitate în anul precedent. Numărul de certificate din rezervă ar trebui, prin urmare, să fie stabilit la un nivel de 400 de milioane de certificate, ceea ce corespunde pragului inferior pentru valoarea TNAC.
- (64) Analiza evaluării impactului care însoțește propunerea de directivă a arătat, de asemenea, că, în sectorul aviației, cererea netă ar trebui inclusă în numărul total de certificate aflate în circulație. În plus, deoarece certificatele pentru aviație pot fi utilizate în același mod precum certificatele generale, includerea certificatelor pentru aviație în rezervă ar face ca aceasta să fie mai precisă și, prin urmare, un instrument mai bun de asigurare a stabilității pieței. Calculul numărului total de certificate aflate în circulație ar trebui să includă emisiile generate de aviație și certificatele emise pentru aviație începând cu anul următor intrării în vigoare a prezentei directive.
- (65) Pentru a clarifica modalitatea de calcul a numărului total de certificate aflate în circulație (TNAC), Decizia (UE) 2015/1814 ar trebui să precizeze că numai certificatele emise și neplasate în rezerva pentru stabilitatea pieței sunt incluse în oferta de certificate. În plus, formula nu ar trebui să mai scadă numărul de certificate din rezerva pentru stabilitatea pieței din oferta de certificate. Această modificare nu ar avea niciun impact semnificativ asupra rezultatului calculului TNAC, inclusiv asupra calculelor anterioare ale TNAC sau asupra rezervei.

- (66) Pentru a atenua riscul de dezechilibre între cerere și ofertă asociate cu începerea comercializării certificatelor de emisii pentru sectorul construcțiilor și cel al transportului rutier, precum și pentru a-i conferi acestuia o mai bună rezistență la șocurile pieței, mecanismul bazat pe norme al rezervei pentru stabilitatea pieței ar trebui să se aplice acestor noi sectoare. Pentru ca rezerva respectivă să fie operațională de la începutul sistemului, aceasta ar trebui să fie instituită cu un fond inițial de 600 de milioane de certificate pentru comercializarea certificatelor de emisii în sectorul transportului rutier și al construcțiilor. Pragurile inferioare și superioare inițiale, care declanșează scoaterea de certificate din rezervă sau plasarea acestora în rezervă, ar trebui să facă obiectul unei clauze generale de revizuire. Alte elemente, cum ar fi publicarea numărului total de certificate aflate în circulație sau a cantității de certificate scoase din rezervă sau plasate în aceasta, ar trebui să respecte normele privind rezerva pentru alte sectoare.
- (67) Este necesar să se modifice Regulamentul (UE) 2015/757 pentru a se ține seama de includerea sectorului transportului maritim în sistemul EU ETS. Regulamentul (UE) 2015/757 ar trebui modificat pentru a obliga societățile să raporteze datele agregate privind emisiile la nivel de societate și să transmită spre aprobare autorității de administrare responsabile planurile lor de monitorizare verificate și datele agregate privind emisiile la nivel de societate. Pentru a se asigura coerența în ceea ce privește administrația și punerea în aplicare, entitatea responsabilă de respectarea prezentului regulament ar trebui să fie aceeași cu entitatea responsabilă de respectarea Directivei 2003/87/CE. În plus, Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte acte delegate pentru modificarea metodelor de monitorizare a emisiilor [...], a normelor de monitorizare și a oricăror alte informații relevante prevăzute de Regulamentul (UE) 2015/757, pentru asigurarea funcționării eficiente a sistemului EU ETS și pentru completarea Regulamentului (UE) 2015/757 cu normele de aprobare a planurilor de monitorizare și a modificărilor acestora efectuate de autoritățile de administrare, cu normele de monitorizare, raportare și transmitere a datelor agregate privind emisiile la nivel de societate, precum și cu normele de verificare a datelor agregate privind emisiile la nivel de societate și de elaborare a unui raport de verificare a datelor agregate privind emisiile la nivel de societate. Datele monitorizate, raportate și verificate în temeiul Regulamentului (UE) 2015/757 ar putea fi utilizate, de asemenea, în scopul respectării altor acte legislative ale Uniunii care impun monitorizarea, raportarea și verificarea acelorași informații referitoare la nave.

(67a) Deoarece obiectivul prezentei directive – și anume promovarea reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră într-un mod rentabil și eficient din punct de vedere economic și într-o manieră compatibilă cu acest obiectiv de reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii până în 2030 cu ajutorul unui mecanism bazat pe piață extins, modificat și aplicat la nivelul întregii Uniuni – nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere amploarea sau efectele sale, acesta poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective³⁴.

(68) Prin urmare, Directiva 2003/87/CE, Decizia (UE) 2015/1814 și Regulamentul (UE) 2015/757 ar trebui modificate în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Modificări aduse Directivei 2003/87/CE

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

1. La articolul 2, alineatele (1) și (2) se înlocuiesc cu următorul text:

„(1) Prezenta directivă se aplică activităților enumerate în anexele I și III și gazelor cu efect de seră din anexa II. În cazul în care o instalație care este inclusă în domeniul de aplicare al sistemului EU ETS ca urmare a exploataării unor unități de ardere cu o putere termică nominală totală de peste 20 MW își modifică procesele de producție pentru a-și reduce emisiile de gaze cu efect de seră și nu mai atinge acest prag, statul membru oferă operatorului opțiunea de a [...] rămâne în domeniul de aplicare al sistemului EU ETS până la încheierea perioadei relevante de cinci ani prevăzută la articolul 11 alineatul (1) al doilea paragraf, de la momentul modificării procesului său de producție. Statul membru în cauză notifică Comisiei modificările față de lista prezentată Comisiei în temeiul articolului 11 alineatul (1).

³⁴ Considerent standard privind subsidiaritatea și proporționalitatea.

(2) Prezenta directivă se aplică fără a aduce atingere cerințelor care decurg din Directiva 2010/75/UE a Parlamentului European și a Consiliului(*).

(*) Directiva 2010/75/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea și controlul integrat al poluării), (JO L 334, 17.12.2010, p. 17).”

2. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

(a) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) «emisii» înseamnă eliberarea de gaze cu efect de seră din surse aparținând unei instalații sau eliberarea de către o aeronavă care efectuează o activitate de aviație menționată în anexa I sau de către nave care efectuează o activitate de transport maritim menționată în anexa I a gazelor specificate în cadrul respectivei activități sau eliberarea de gaze cu efect de seră corespunzătoare activității menționate în anexa III;”;

(b) litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) «permis de emisie de gaze cu efect de seră» înseamnă permisul emis în conformitate cu articolele 5, 6 și 30b;”;

(c) litera (u) se elimină;

(d) se adaugă literele (v)-(z) cu următorul text:

„(v) «companie de transport maritim» înseamnă proprietarul navei sau orice altă organizație sau persoană, precum administratorul sau navlositorul navei nude, care a preluat responsabilitatea pentru exploatarea navei de la proprietarul acesteia și care, asumându-și această responsabilitate, a consimțit să preia toate sarcinile și responsabilitățile impuse de Codul internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării, prevăzute în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 336/2006 al Parlamentului European și al Consiliului(*);

(*) Regulamentul (CE) nr. 336/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 februarie 2006 privind aplicarea Codului Internațional de Management al Siguranței pe teritoriul Comunității și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 3051/95 al Consiliului (JO L 64, 4.3.2006, p. 1).

(w) «autoritate de administrare a unei companii de transport maritim» înseamnă autoritatea responsabilă cu administrarea EU ETS în ceea ce privește o companie de transport maritim în conformitate cu articolul 3gd;

(wa) «port de escală» înseamnă portul în care o navă oprește să încarce sau să descarce mărfuri ori să îmbarce sau să debarce pasageri, ținând seama de faptul că sunt excluse opririle cu scopul unic de a realimenta nava cu combustibil, de a obține provizii, de a înlocui echipajul, de a intra în doc uscat sau de a repara nava și/sau echipamentele acesteia, opririle în port din cauză că nava necesită asistență sau este în pericol, transferurile de la o navă la alta efectuate în afara porturilor, opririle cu scopul unic de a se adăposti în condiții meteorologice nefavorabile sau necesare din cauza activităților de căutare și salvare, precum și opririle navelor container într-un port învecinat de transbordare a containerelor menționat în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 3g alineatul (1);

(wb) «navă de croazieră» înseamnă o navă de pasageri fără punte de marfă, proiectată exclusiv pentru transportul comercial de pasageri în spații de cazare peste noapte, pe parcursul unei călătorii pe mare;

(x) «entitate reglementată» înseamnă, în sensul capitolului IVa, orice persoană fizică sau juridică, cu excepția oricărui consumator final de combustibili, care desfășoară activitatea menționată în anexa III și care se încadrează în una dintre următoarele categorii:

(i) în cazul în care combustibilul trece printr-un antrepozit fiscal, astfel cum este definit la articolul 3 alineatul (11) din Directiva (UE) 2020/262 a Consiliului(*), antrepozitarul autorizat, astfel cum este definit la articolul 3 alineatul (1) din directiva respectivă, căruia îi revine obligația de a plăti acciza care a devenit exigibilă în temeiul articolului 7 din directiva respectivă;

- (ii) în cazul în care punctul (i) nu se aplică, orice altă persoană căreia îi revine obligația de a plăti acciza care a devenit exigibilă în temeiul articolului 7 din Directiva (UE) 2020/262 pentru combustibilii care fac obiectul prezentului capitol;
- (iii) în cazul în care punctele (i) și (ii) nu se aplică, orice altă persoană care trebuie înregistrată de autoritățile competente relevante ale statului membru pentru a fi obligată la plata accizei, inclusiv orice persoană scutită de la plata accizei, astfel cum se prevede la articolul 21 alineatul (5) al patrulea paragraf din Directiva 2003/96/CE a Consiliului(**);
- (iv) în cazul în care punctele (i), (ii) și (iii) nu se aplică sau în cazul în care mai multe persoane sunt obligate să plătească în solidar respectiva acciză, orice altă persoană desemnată de un stat membru;

(*) Directiva (UE) 2020/262 a Consiliului din 19 decembrie 2019 de stabilire a regimului general al accizelor (JO L 058, 27.2.2020, p. 4).

(**) Directiva 2003/96/CE a Consiliului din 27 octombrie 2003 privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității (JO L 283, 31.10.2003, p. 51).

(y) «combustibil» înseamnă, în sensul capitolului IVa, orice combustibil enumerat în tabelele A și C din anexa I la Directiva 2003/96/CE, precum și orice alt produs pus în vânzare drept carburant sau combustibil pentru încălzire, astfel cum se prevede la articolul 2 alineatul (3) din directiva respectivă;

(z) «eliberare pentru consum» are, în sensul capitolului IVa, același înțeles precum cel prevăzut la articolul 6 alineatul (3) din Directiva (UE) 2020/262.”

3. Titlul capitolului II se înlocuiește cu următorul text:

„AVIAȚIE ȘI TRANSPORT MARITIM”.

4. Articolul 3a se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 3a

Domeniu de aplicare

Articolele 3b-3f se aplică alocării și eliberării de cote pentru activitățile de aviație menționate în anexa I. Articolele 3g-3ge se aplică pentru activitățile de transport maritim menționate în anexa I.”

5. Articolele 3f și 3g se înlocuiesc cu următorul text:

„Articolul 3f

Planuri de monitorizare și de raportare

Statul membru de administrare se asigură că fiecare operator de aeronave prezintă autorității competente din statul membru respectiv un plan de monitorizare care să stabilească măsuri de monitorizare și de raportare a emisiilor și a datelor tonă-kilometru în scopul efectuării unei cereri în temeiul articolului 3e și că aceste planuri sunt aprobate de autoritatea competentă în conformitate cu actele menționate la articolul 14.

Domeniul de aplicare pentru activitățile de transport maritim

- (1) Alocarea certificatelor și aplicarea cerințelor de restituire pentru activitățile de transport maritim se realizează în legătură cu cincizeci la sută (50 %) din emisiile generate de călătoriile navelor care pleacă dintr-un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru și sosesc într-un port de escală aflat în afara jurisdicției unui stat membru, cincizeci la sută (50 %) din emisiile generate de călătoriile navelor care pleacă dintr-un port de escală aflat în afara jurisdicției unui stat membru și sosesc într-un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru, sută la sută (100 %) din emisiile generate de călătoriile navelor care pleacă dintr-un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru și sosesc într-un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru și sută la sută (100 %) din emisiile produse de navele la dană într-un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru.

Până la 31 decembrie 2023, Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, o listă a porturilor învecinate de transbordare a containerelor și actualizează ulterior această listă la fiecare doi ani, înainte de 31 decembrie.

Respectivele acte de punere în aplicare enumeră porturile învecinate de transbordare a containerelor situate în afara Uniunii, dar la mai puțin de 300 mile marine de teritoriul Uniunii, în care proporția de transbordare de containere, măsurată în unități echivalente cu 20 de picioare, depășește 65 % din traficul total de containere al portului respectiv în cursul celei mai recente perioade de 12 luni pentru care sunt disponibile date relevante. În sensul prezentului alineat, containerele sunt considerate transbordate atunci când sunt descărcate de pe o navă în port cu unicul scop de a fi încărcate pe o altă navă. Lista nu include porturile situate într-o țară terță care aplică efectiv măsuri echivalente cu prezenta directivă.

Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 22a alineatul (2).

- (2) Articolele 9, 9a și 10 se aplică activităților de transport maritim în același mod în care se aplică altor activități reglementate de sistemul EU ETS, cu următoarea excepție în ceea ce privește aplicarea articolului 10.

Până la 31 decembrie 2030, o parte din certificate se atribuie statelor membre în care ponderea companiilor de transport maritim care s-ar fi aflat în responsabilitatea lor în conformitate cu articolul 3gd, în raport cu populația din 2020 și pe baza datelor disponibile pentru perioada 2018-2020, este de peste 15 companii de transport maritim la 1 milion de locuitori. Cantitatea de certificate corespunde unui procent de 2,5 % din certificatele provenite din licitarea suplimentară asociată creșterii plafonului pentru transportul maritim menționată la articolul 9 al treilea paragraf în anul relevant. Pentru anii 2024-2027, cantitatea de certificate se înmulțește, în plus, cu procentele aplicabile anului relevant în temeiul articolului 3ga literele (a)-(d). Veniturile provenite din licitarea acestei părți a certificatelor **ar trebui** să fie utilizate în scopurile menționate la articolul 10 alineatul (3) litera (g), în ceea ce privește sectorul maritim, și la litera (i). Un procent de 50 % din cantitatea de certificate se distribuie între statele membre vizate, în funcție de ponderea companiilor de transport maritim aflate în responsabilitatea lor, iar restul se distribuie în părți egale între acestea.”;

6. Se adaugă următoarele articole 3ga-3ge:

„Articolul 3ga

Introducerea treptată a cerințelor pentru transportul maritim

Companiile de transport maritim au obligația de a restitui certificatele în conformitate cu următorul calendar:

- (a) 20 % din emisiile verificate raportate pentru [...] [primul an complet după termenul de transpunere a prezentei directive de modificare];

- (b) 45 % din emisiile verificate raportate pentru [...] [al doilea an complet după termenul de transpunere a prezentei directive de modificare];
- (c) 70 % din emisiile verificate raportate pentru [...] [al treilea an complet după termenul de transpunere a prezentei directive de modificare];
- (d) 100 % din emisiile verificate raportate pentru [...] [al patrulea an complet după termenul de transpunere a prezentei directive de modificare] și ulterior în fiecare an.

În cazul în care se restituie mai puține certificate în comparație cu emisiile verificate generate de transportul maritim pentru anii [...] [primii trei ani după termenul de transpunere a prezentei directive de modificare], odată ce diferența dintre emisiile verificate și certificatele restituite a fost stabilită pentru fiecare an, o cantitate corespunzătoare de certificate se anulează, în loc să fie scoasă la licitație în temeiul articolului 10.

Articolul 3gaa

Dispoziții privind transferul costurilor legate de ETS de la compania de transport maritim către o altă entitate

Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că, atunci când responsabilitatea finală pentru achiziționarea combustibilului și/sau exploatarea navei este asumată [...] de o altă entitate decât compania de transport maritim, aceasta din urmă are dreptul la rambursarea de către entitatea respectivă a costurilor generate de restituirea certificatelor. Exploatarea navei în sensul prezentului articol înseamnă stabilirea încărcăturii transportate, [...], a rutei și a vitezei navei. [...] Compania de transport maritim rămâne entitatea responsabilă de restituirea certificatelor, astfel cum se prevede la articolul 3ga și la articolul 12 din prezenta directivă, precum și de respectarea generală a dispozițiilor de drept intern care transpun prezenta directivă. Statele membre se asigură că companiile de transport maritim aflate în responsabilitatea lor își respectă obligațiile de restituire a certificatelor, fără a se aduce atingere dreptului lor de a fi rambursate de către operatorii comerciali pentru costurile generate de restituire.

Articolul 3gb

Monitorizarea și raportarea emisiilor generate de transportul maritim

În ceea ce privește emisiile generate de activitățile de transport maritim enumerate în anexa I, autoritatea de administrare a unei companii de transport maritim se asigură că o companie de transport maritim aflată în responsabilitatea sa monitorizează și raportează autorității de administrare parametrii relevanți pe parcursul unei perioade de raportare și transmite date agregate privind emisiile la nivelul companiei, în conformitate cu capitolul II din Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului (*).

(*) Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE (JO L 123, 19.5.2015, p. 55).

Articolul 3gc

Verificarea și acreditarea emisiilor generate de transportul maritim

Autoritatea de administrare a unei companii de transport maritim se asigură că raportarea datelor agregate privind emisiile la nivelul companiei de transport maritim transmise de o companie de transport maritim în temeiul articolului 3gb este verificată în conformitate cu normele de verificare și acreditare prevăzute în capitolul III din Regulamentul (UE) 2015/757 (*).

(*) Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE (JO L 123, 19.5.2015, p. 55).

Articolul 3gd

Autoritatea de administrare a unei companii de transport maritim

- (1) Autoritatea de administrare a unei companii de transport maritim este:
- (a) în cazul unei companii de transport maritim înregistrate într-un stat membru, statul membru în care este înregistrată compania respectivă de transport maritim;
 - (b) în cazul unei companii de transport maritim care nu este înregistrată într-un stat membru, statul membru cu cel mai mare număr estimat de escale în port pe parcursul călătoriilor pe care compania respectivă de transport maritim le-a efectuat în ultimii [...] patru ani de monitorizare și care se încadrează în domeniul de aplicare prevăzut la articolul 3g;
 - (c) în cazul unei companii de transport maritim care nu este înregistrată într-un stat membru și care nu a efectuat nicio călătorie care se încadrează în domeniul de aplicare prevăzut la articolul 3g în ultimii [...] patru ani de monitorizare, autoritatea de administrare este statul membru [...] în care o navă a companiei respective de transport maritim a sosit sau și-a început prima călătorie care se încadrează în domeniul de aplicare prevăzut la articolul 3g.

[...]

- (2) Pe baza celor mai fiabile informații disponibile, Comisia, prin intermediul unor acte de punere în aplicare:
- (a) publică, înainte de 1 februarie [...] [2024/anul [...] după termenul-limită pentru transpunerea prezentei directive de modificare], o listă a companiilor de transport maritim care au efectuat o activitate maritimă menționată în anexa I care s-a încadrat în domeniul de aplicare definit la articolul 3g și care s-a desfășurat începând cu data de 1 ianuarie [...] [2024/anul [...] după termenul-limită pentru transpunerea prezentei directive de modificare], specificând autoritatea de administrare pentru fiecare companie de transport maritim, în conformitate cu alineatul (1) și

- (b) [...] publică, înainte de 1 februarie la fiecare doi ani după aceea, o listă actualizată, pentru a repartiza companiile de transport maritim înregistrate într-un stat membru altei autorități de administrare în cazul în care acestea și-au schimbat statul membru de înregistrare în Uniune în conformitate cu alineatul (1) litera (a) de la prezentul articol [...] sau pentru a include companiile de transport maritim care au efectuat ulterior o activitate maritimă menționată în anexa I care s-a încadrat în domeniul de aplicare definit la articolul 3g, în conformitate cu alineatul (1) litera (c) de la prezentul articol și
- (c) publică, înainte de 1 februarie la fiecare patru ani după aceea, o listă actualizată pentru a repartiza companiile de transport maritim care nu sunt înregistrate într-un stat membru altei autorități de administrare, în conformitate cu alineatul (1) litera (b) de la prezentul articol.
- (2a) Autoritatea de administrare care, în conformitate cu lista stabilită în temeiul alineatului (2), este responsabilă pentru o companie de transport maritim își păstrează această responsabilitate indiferent de modificările ulterioare suferite de activitățile sau de datele de înregistrare ale companiei de transport maritim până când modificările respective se reflectă într-o listă actualizată.
- (3) Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a stabili normele detaliate privind administrarea companiilor de transport maritim de către autoritățile de administrare în temeiul prezentei directive. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 22a alineatul (2).

Raportare și revizuire

- (1) [...] În cazul adoptării de către Organizația Maritimă Internațională a unei măsuri globale bazate pe piață pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, Comisia revizuieste prezenta directivă pentru a ține seama de astfel de evoluții. [...] În acest scop, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cât mai repede posibil și, în orice caz, înainte de evaluarea la nivel global din 2028 și nu mai târziu de 30 septembrie 2028 [...]. În raportul menționat, Comisia analizează măsura respectivă sub aspectul ambiției acesteia în raport cu obiectivele Acordului de la Paris, precum și sub aspectul integrității sale de mediu generale. Comisia examinează, de asemenea, orice aspect legat de posibila coexistență sau aliniere a prezentei directive cu măsura respectivă. După caz, [...] raportul este însoțit de o propunere legislativă de [...] modificare a prezentei directive [...], în concordanță cu angajamentele Uniunii privind emisiile de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii și cu scopul de a menține integritatea de mediu și eficacitatea acțiunilor Uniunii în domeniul climei, asigurând punerea în aplicare adecvată a măsurii globale bazate pe piață adoptate de Organizația Maritimă Internațională și ținând seama totodată de nevoia de a asigura coerența între EU ETS și măsura globală bazată pe piață și de a evita orice dublă sarcină semnificativă care ar rezulta din aceasta.
- (2) Comisia monitorizează punerea în aplicare a prezentului capitol în ceea ce privește transportul maritim, în special pentru a depista practicile de eludare, în scopul prevenirii acestora dintr-un stadiu incipient, și raportează cu privire la posibilele tendințe manifestate de companiile care încearcă să evite respectarea cerințelor prezentei directive. Dacă este cazul, Comisia propune măsuri de [...] abordare a unor astfel de tendințe.

(3) Până la 31 decembrie 2026, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport în care examinează fezabilitatea și rentabilitatea includerii în prezenta directivă:

(a) a unor emisii suplimentare de gaze cu efect de seră generate de activitățile de transport maritim;

(b) a emisiilor provenite de la nave [...] cu un tonaj brut mai mic de 5 000 de tone, dar nu mai mic de 400 de tone.

Raportul respectiv ia în considerare, de asemenea, interconexiunile dintre prezenta directivă și Regulamentul (UE) 2015/757 și fructifică experiența dobândită în urma aplicării acestuia. În raportul respectiv, Comisia examinează, de asemenea, modul în care prezenta directivă poate promova cel mai eficient adoptarea utilizării combustibililor maritimi din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon, pe baza ciclului de viață. Dacă este cazul, raportul poate să fie însoțit de propuneri legislative.”;

7. Articolul 3h se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 3h

Domeniu de aplicare

Dispozițiile prezentului capitol se aplică permiselor de emisie de gaze cu efect de seră și alocării și emiterii de certificate pentru activitățile enumerate în anexa I, altele decât activitățile de aviație și de transport maritim.”

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

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

9. Articolul 8 se modifică după cum urmează:

(a) sintagma „a Parlamentului European și a Consiliului (1)” și nota de subsol (1) se elimină;

(b) se adaugă următorul paragraf:

„Comisia revizuieste eficacitatea sinergiilor cu Directiva 2010/75/UE. Este necesar ca permisele relevante în domeniul mediului și al climei să fie coordonate pentru a asigura executarea eficientă și mai rapidă a măsurilor necesare în vederea îndeplinirii obiectivelor UE în materie de climă și energie. Comisia poate prezenta un raport Parlamentului European și Consiliului în contextul oricărei revizuirii viitoare a prezentei directive.”

10. La articolul 9, se adaugă următorul paragraf:

„În [anul următor intrării în vigoare a prezentei modificări], cantitatea de certificate la nivelul Uniunii se reduce cu [-- milioane de certificate (a se stabili în funcție de anul intrării în vigoare)]. În același an, cantitatea de certificate la nivelul întregii Uniuni se majorează cu [79 -- de milioane de certificate (79 de milioane de certificate dacă intrarea în vigoare are loc în 2023/75 de milioane de certificate dacă intrarea în vigoare are loc în 2024)] pentru transportul maritim. Începând cu [anul următor intrării în vigoare a prezentei modificări], factorul linear este de 4,2 %. Comisia publică cantitatea de certificate la nivelul Uniunii în termen de trei luni de la [a se introduce data intrării în vigoare a modificării]. Factorul linear se aplică, de asemenea, certificatelor corespunzătoare emisiilor medii ale activităților de transport maritim raportate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2015/757 pentru 2018 și 2019 care sunt menționate la articolul 3g.

Comisia publică cantitatea de certificate la nivelul Uniunii în termen de trei luni de la [a se introduce data intrării în vigoare a modificării].”

11. Articolul 10 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1), al treilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„2 % din cantitatea totală de certificate pentru perioada 2021-2030 sunt scoase la licitație pentru a institui un fond pentru îmbunătățirea eficienței energetice și modernizarea sistemelor energetice ale anumitor state membre («statele membre beneficiare»), astfel cum se prevede la articolul 10d (denumit în continuare «Fondul pentru modernizare»). Statele membre beneficiare ale acestui volum de certificate sunt statele membre cu un PIB pe cap de locuitor la prețurile pieței mai mic de 60 % din media Uniunii în 2013. Fondurile corespunzătoare acestei cantități de certificate se distribuie în conformitate cu partea A din anexa IIB.

În plus, 2,5 % din cantitatea totală de certificate pentru perioada [anul următor intrării în vigoare a directivei]-2030 sunt scoase la licitație pentru Fondul pentru modernizare. Statele membre beneficiare ale acestui volum de certificate sunt statele membre cu un PIB pe cap de locuitor la prețurile pieței mai mic de [...] **75 %** din media Uniunii în perioada 2016-2018. Fondurile corespunzătoare acestei cantități de certificate se distribuie în conformitate cu partea B din anexa IIB.”;

(b) la alineatul (3), prima și a doua teză se înlocuiesc cu următorul text:

„(3) Statele membre stabilesc destinația veniturilor obținute în urma licitării certificatelor menționate la alineatul (2), cu excepția veniturilor stabilite ca resurse proprii în conformitate cu articolul 311 al treilea paragraf din TFUE și incluse în bugetul Uniunii. Statele membre [...] ar trebui să își utilizeze veniturile respective, [...] cu excepția veniturilor utilizate pentru compensarea costurilor indirecte ale emisiilor de dioxid de carbon menționate la articolul 10a alineatul (6) sau a valorii financiare echivalente a acestor venituri, pentru unul sau mai multe dintre următoarele scopuri:”;

(c) la alineatul (3), litera (h) se înlocuiește cu următorul text:

„(h) măsuri destinate îmbunătățirii eficienței energetice, extinderii sistemelor centralizate de termoficare și îmbunătățirii izolării termice a locuințelor sau acordării de sprijin financiar pentru soluționarea aspectelor sociale în ceea ce privește gospodăriile cu venituri mici și mijlocii, inclusiv prin reducerea impozitelor cu potențial perturbator;”;

(ca) la alineatul (3), al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Se consideră că statele membre îndeplinesc dispozițiile prezentului alineat în cazul în care acestea au instituit și pun în aplicare politici de sprijin financiar sau fiscal, inclusiv și mai ales în țările în curs de dezvoltare, sau politici de reglementare interne pentru impulsivarea sprijinului financiar, stabilite în scopurile prezentate la primul paragraf și care au o valoare echivalentă cu veniturile menționate la primul paragraf.
”.

(d) la alineatul (4), prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a completa prezenta directivă în ceea ce privește calendarul, gestionarea și alte aspecte ale licitațiilor, inclusiv modalitățile de desfășurare a licitațiilor care devin necesare pentru transferul unei părți din venituri către bugetul Uniunii ca venituri alocate extern în conformitate cu articolul 30d alineatul (4a) sau ca resurse proprii în conformitate cu articolul 311 al treilea paragraf din TFUE, astfel încât acestea să se desfășoare în mod deschis, transparent, armonizat și nediscriminatoriu.”

12. Articolul 10a se modifică după cum urmează:

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

(i) după al doilea paragraf se introduce următorul [...] paragraf [...]:

„[...] Se interzice alocarea cu titlu gratuit în cazul instalațiilor din sectoare sau subsectoare care fac obiectul altor măsuri de contracarare a riscului de relocare a emisiilor de dioxid de carbon, astfel cum se prevede în Regulamentul (UE) [.../...] [trimitere la Regulamentul CBAM] (**). Măsurile menționate la primul paragraf se ajustează în consecință.

(*) Directiva 2012/27/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 octombrie 2012 privind eficiența energetică, de modificare a Directivelor 2009/125/CE și 2010/30/UE și de abrogare a Directivelor 2004/8/CE și 2006/32/CE (JO L 315, 14.11.2012, p. 1).

(**) [trimitere completă la Regulamentul CBAM].”;

(ii) la sfârșitul celui de al treilea paragraf se adaugă următoarea teză:

„Pentru a oferi stimulente suplimentare pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și îmbunătățirea eficienței energetice, criteriile de referință *ex ante* stabilite la nivelul Uniunii sunt revizuite înainte de perioada 2026-2030, în vederea unei eventuale modificări a definițiilor și a limitelor sistemului în legătură cu criteriile de referință existente pentru produse.”;

(b) se introduce alineatul (1a) cu următorul text:

„(1a) Se interzice alocarea de certificate cu titlu gratuit pentru producția acelor produse enumerate în anexa I la Regulamentul [CBAM] începând cu data aplicării mecanismului de ajustare la frontieră în funcție de carbon.

Prin derogare de la paragraful anterior, în primii ani de aplicare a Regulamentului [CBAM], producția acestor produse beneficiază de alocări cu titlu gratuit în cantități reduse. Se aplică un factor de reducere a alocării cu titlu gratuit pentru producția acestor produse (factor CBAM). Factorul CBAM este egal cu 100 % în cursul perioadei cuprinse între intrarea în vigoare a [Regulamentului CBAM] și finele anului 2025 și se reduce cu [...] 5 puncte procentuale în fiecare an din 2026 până în 2028, cu 10 puncte procentuale din 2029 până în 2032 și cu 15 puncte procentuale din 2033 până în 2035, pentru a ajunge la 0 % în al zecelea an.

Reducerea alocării cu titlu gratuit se calculează anual ca pondere medie a cererii de alocare cu titlu gratuit pentru producția produselor enumerate în anexa I la Regulamentul [CBAM] în raport cu cererea totală de alocare cu titlu gratuit calculată pentru toate instalațiile, pentru perioada relevantă menționată la articolul 11 alineatul (1). Se aplică factorul CBAM.

CertIFICATELE care rezultă din reducerea alocării cu titlu gratuit sunt puse la dispoziție pentru sprijinirea inovării în conformitate cu articolul 10a alineatul (8).”;

(c) alineatul (2) se modifică după cum urmează:

(i) la al treilea paragraf, litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) Pentru perioada 2026-2030, valorile de referință se stabilesc în același mod ca la literele (a) și (d) pe baza informațiilor transmise în temeiul articolului 11 pentru anii 2021 și 2022 și pe baza aplicării ratei anuale de reducere pentru fiecare an între 2008 și 2028.”;

(ii) la al treilea paragraf, se adaugă litera (d) cu următorul text:

„(d) Atunci când rata anuală de reducere depășește 2,5 % sau este sub 0,2 %, valorile de referință pentru perioada 2026-2030 sunt valorile de referință aplicabile pentru perioada 2013-2020 reduse cu oricare dintre cele două rate procentuale menționate care este relevantă cu privire la fiecare an între 2008 și 2028.”;

(iii) al patrulea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Prin derogare de la valorile de referință pentru compuși aromatici și gaze de sinteză, aceste valorile de referință se ajustează prin aplicarea aceluiași procentaj ca în cazul valorilor de referință ale rafinăriilor, în scopul menținerii unor condiții de concurență echitabile pentru producătorii produselor respective.”;

- (d) alineatele (3) și (4) se elimină;
- (e) la alineatul (6), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Statele membre ar trebui să adopte măsuri financiare în conformitate cu al doilea și al patrulea paragraf 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 care sunt suportate efectiv de pe urma costurilor emisiilor de gaze cu efect de seră transferate în prețul energiei electrice, cu condiția ca astfel de măsuri financiare să fie în conformitate cu normele privind ajutorul de stat, în special să nu producă denaturări nejustificate ale concurenței pe piața internă. Măsurile financiare adoptate nu ar trebui să compenseze costurile indirecte acoperite prin alocarea cu titlu gratuit în conformitate cu criteriile de referință stabilite în temeiul alineatului (1). În cazul în care un stat membru cheltuiește un quantum mai mare decât echivalentul a 25 % din veniturile obținute în urma licitării certificatelor de emisii menționate la articolul 10 alineatul (3) pentru anul în care au fost suportate costurile indirecte, acesta precizează motivele depășirii quantumului respectiv.”;

- (f) la alineatul (7), al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Începând cu 2021, certificatele care, în temeiul alineatelor (19), (20) și (22), nu sunt alocate instalațiilor se adaugă la quantumul de certificate rezervate în conformitate cu prima teză de la primul paragraf de la prezentul alineat.”;

(g) alineatul (8) se înlocuiește cu următorul text:

„(8) 365 de milioane de certificate din cantitatea care ar putea fi altfel alocată cu titlu gratuit în temeiul prezentului articol și 85 de milioane de certificate din cantitatea care ar putea fi altfel alocată în temeiul articolului 10, precum și certificatele care rezultă din reducerea alocării cu titlu gratuit menționată la articolul 10a alineatul (1a) devin disponibile pentru un fond al cărui obiectiv este sprijinirea inovării în domeniul tehnologiilor și al proceselor industriale cu emisii scăzute de dioxid de carbon, contribuind la obiectivele de reducere la zero a poluării («Fondul pentru inovare»). Certificatele care nu sunt emise operatorilor de aeronave ca urmare a închiderii acestora și care nu sunt necesare pentru a acoperi un eventual deficit de restituiri de către operatorii respectivi se utilizează, de asemenea, pentru sprijinirea inovării, astfel cum se menționează la primul paragraf.

În plus, 50 de milioane de certificate nealocate din rezerva pentru stabilitatea pieței completează eventualele venituri rămase din cele 300 de milioane de certificate disponibile în perioada 2013-2020 în temeiul Deciziei 2010/670/UE(*) a Comisiei și se utilizează în timp util pentru sprijinirea inovării, astfel cum se menționează la primul paragraf³⁵. [...].

³⁵ În abordarea generală referitoare la propunerea privind inițiativa FuelEU în domeniul maritim, Consiliul a decis să elimine dispoziția care stabilește că veniturile provenite din sancțiuni aplicate în temeiul regulamentului respectiv sunt venituri alocate externe.

Fondul pentru inovare vizează în mod specific sectoarele enumerate în anexele I și III, inclusiv captarea și utilizarea carbonului în condiții de siguranță pentru mediu («CUC») care contribuie substanțial la diminuarea schimbărilor climatice, precum și produsele care le înlocuiesc pe cele generatoare de emisii puternice de dioxid de carbon produse în sectoarele enumerate în anexa I și contribuie la stimularea elaborării și a funcționării proiectelor care au ca scop captarea și stocarea geologică a CO₂ («CSC») în condiții de siguranță pentru mediu, precum și a tehnologiilor inovatoare din domeniul energiei din surse regenerabile și al stocării energiei, în puncte echilibrate geografic. Fondul pentru inovare poate sprijini, de asemenea, tehnologii și infrastructuri inovatoare revoluționare pentru decarbonizarea sectorului maritim și pentru producția de combustibili cu emisii scăzute și cu zero emisii de carbon în transportul maritim, aviație, transportul feroviar și transportul rutier.

Comisia acordă o atenție deosebită [...] proiectelor din sectoarele reglementate de [Regulamentul CBAM] pentru a sprijini inovarea în domeniul tehnologiilor cu emisii scăzute de dioxid de carbon, al CUC, al CSC, al energiei din surse regenerabile și al stocării energiei, într-un mod care să contribuie la atenuarea schimbărilor climatice, cu scopul ca, în perioada 2021-2030, proiectelor din sectoarele respective să li se acorde o cotă semnificativă din valoarea financiară echivalentă a certificatelor menționată la alineatul (1a) de la prezentul articol, și lansează, înainte de 2027, cereri de propuneri adresate sectoarelor vizate de [Regulamentul CBAM].

Comisia acordă o atenție deosebită proiectelor care contribuie la decarbonizarea directă sau indirectă a sectorului maritim și poate lansa cereri de propuneri în acest scop, după caz.

Sunt eligibile proiecte care vizează teritoriul tuturor statelor membre, inclusiv proiecte de mici dimensiuni. Tehnologiile care beneficiază de sprijin trebuie să fie inovatoare și să nu fie încă viabile din punct de vedere comercial în absența sprijinului, însă trebuie să reprezinte soluții revoluționare sau să fie suficient de mature pentru a putea fi puse în aplicare la scară precomercială.

Comisia se asigură că certificatele destinate Fondului pentru inovare se licitează în conformitate cu principiile și modalitățile descrise la articolul 10 alineatul (4).

Veniturile obținute în urma licitării certificatelor de emisii constituie venituri alocate externe în conformitate cu articolul 21 alineatul (5) din Regulamentul financiar.

Angajamentele bugetare pentru acțiuni care depășesc un exercițiu financiar se pot repartiza pe mai multe exerciții financiare în tranșe anuale.

Până la 31 decembrie 2023 și, ulterior, în fiecare an, Comisia raportează Comitetului privind schimbările climatice menționat la articolul 22a alineatul (1) cu privire la implementarea Fondului pentru inovare, furnizând o analiză a proiectelor atribuite, pe sectoare și pe stat membru.

[...]

Comisia oferă, la cerere, asistență tehnică statelor membre cu o participare efectivă redusă, în scopul creșterii capacităților statelor membre solicitante de a sprijini eforturile inițiatorilor de proiecte de pe teritoriile lor de a depune cereri de finanțare din Fondul pentru inovare pentru proiecte mature, în scopul îmbunătățirii participării geografice efective la Fondul pentru inovare și al sporirii calității generale a proiectelor depuse. Proiectele se selectează pe baza unor criterii transparente și obiective, ținând seama, după caz, de măsura în care proiectele contribuie la reducerea emisiilor mult sub valorile de referință menționate la alineatul (2). Comisia urmărește o acoperire geografică efectivă și bazată pe calitate în toată Uniunea și asigură o monitorizare amplă a progreselor înregistrate de aceasta și acțiuni ulterioare adecvate.

Sub rezerva acordului solicitanților, după închiderea cererii de propuneri, Comisia informează statele membre cu privire la cererile de finanțare pentru proiecte de pe teritoriile lor și le furnizează acestora informații detaliate cu privire la cererile în cauză, pentru a facilita coordonarea de către statele membre a sprijinului acordat proiectelor. În plus, Comisia informează statele membre cu privire la lista proiectelor preselectate, înainte de acordarea sprijinului.

Proiectele trebuie să aibă potențialul de a fi aplicate pe scară largă sau de a diminua semnificativ costurile tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon pentru sectoarele în cauză. Proiectele care implică CUC trebuie să asigure o reducere netă a emisiilor și evitarea sau stocarea permanentă a CO₂. Fondul pentru inovare poate sprijini proiectele prin proceduri competitive de atribuire, cum ar fi contractele pentru diferență în materie de carbon. În cazul granturilor acordate prin cereri de propuneri, sprijinul poate acoperi până la 60 % din costurile relevante ale proiectelor, din care până la 40 % nu sunt subordonate verificării emisiilor de gaze cu efect de seră evitate efectiv, cu condiția atingerii unor obiective prestabilite, ținându-se seama de tehnologia utilizată. În cazul sprijinului acordat prin proceduri de licitare concurențială și în cazul asistenței tehnice, pot fi sprijinite până la 100 % din costurile relevante ale proiectelor.

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a completa prezenta directivă în privința normelor legate de funcționarea Fondului pentru inovare, inclusiv procedura și criteriile de selecție, sectoarele eligibile și cerințele tehnologice pentru diferitele tipuri de sprijin.

Prin mecanismul prevăzut de prezentul alineat nu este sprijinit niciun proiect care depășește 15 % din totalul certificatelor disponibile în acest scop. Aceste certificate se iau în considerare în conformitate cu alineatul (7).;

(*) Decizia 2010/670/UE a Comisiei din 3 noiembrie 2010 de stabilire a criteriilor și măsurilor pentru finanțarea proiectelor demonstrative comerciale care vizează captarea și stocarea geologică a CO₂ în condiții de siguranță din punct de vedere al mediului, precum și a proiectelor demonstrative de tehnologii inovatoare în domeniul energiei din surse regenerabile, în cadrul sistemului de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în Comunitate, stabilit prin Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 290, 6.11.2010, p. 39).”;

(h) la alineatul (19), prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„(19) Se interzice alocarea de certificate cu titlu gratuit unei instalații care și-a încetat activitatea.”;

- (i) se introduce alineatul (22) cu următorul text:

„(22) În cazul în care sunt necesare corecții ale alocațiilor cu titlu gratuit acordate în conformitate cu articolul 11 alineatul (2), acestea se realizează cu certificate din cuantumul de certificate rezervate în conformitate cu alineatul (7) de la prezentul articol sau prin adăugarea de certificate la cuantumul respectiv.”

12a. La articolul 10b alineatul (4), se adaugă următoarele paragrafe:

„În statele membre în care, în medie în cursul perioadei 2014-2018, proporția emisiilor provenite din instalațiile de termoficare din totalul emisiilor de acest tip la nivelul UE, împărțită la partea reprezentată de PIB-ul statelor membre respective din PIB-ul total al UE depășește 6,5, pentru încălzirea centralizată, în perioada 2026-2030 se acordă instalațiilor o alocare suplimentară cu titlu gratuit de 30 % din cantitatea stabilită în conformitate cu articolul 10a, cu condiția ca un volum de investiții echivalent cu valoarea alocării suplimentare cu titlu gratuit primite să fie investit pentru a reduce semnificativ emisiile înainte de 2030, în conformitate cu planurile privind neutralitatea climatică în conformitate cu al treilea paragraf, și ca atingerea obiectivelor și a reperelor menționate la al treilea paragraf litera (b) să fie confirmată de verificarea efectuată în conformitate cu al patrulea paragraf.

Până la 1 mai 2024, operatorii instalațiilor de termoficare elaborează un plan privind neutralitatea climatică pentru instalațiile lor. Planul respectiv este în concordanță cu obiectivul privind neutralitatea climatică stabilit la articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2021/1119 și stabilește:

- a) măsurile și investițiile vizând atingerea neutralității climatice până în 2050 la nivel de instalație sau de companie;
- b) obiective și reperi intermediare pentru a măsura, până la 31 decembrie 2025 și până la data de 31 decembrie a fiecărui al cincilea an ulterior, progresele înregistrate în direcția atingerii neutralității climatice, astfel cum se prevede la litera (a);
- c) o estimare a impactului fiecăreia dintre măsurile și investițiile menționate la litera (a) în ceea ce privește reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.

Atingerea obiectivelor și a reperelor menționate la paragraful al treilea litera (b) se verifică până la 31 decembrie 2025 și până la data de 31 decembrie [...] a fiecărui al cincilea an ulterior, în conformitate cu procedurile de verificare și acreditare prevăzute la articolul 15. Nu se alocă certificate cu titlu gratuit în plus față de cele menționate în primul paragraf dacă îndeplinirea obiectivelor și a reperelor intermediare nu a fost verificată în 2025 sau în 2030.”

13. La articolul 10c, alineatul (7) se înlocuiește cu următorul text:

„Statele membre impun instalațiilor producătoare de energie electrică și operatorilor de rețele să prezinte, până la data de 28 februarie a fiecărui an, un raport referitor la punerea în aplicare a investițiilor lor selectate, incluzând soldul alocării cu titlu gratuit și cheltuielile de investiții suportate, precum și tipurile de investiții sprijinite. Statele membre transmit Comisiei rapoarte în acest sens, iar Comisia le publică.”

14. Articolul 10d se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1), primul și al doilea paragraf se înlocuiesc cu următorul text:

„(1) Pentru perioada 2021-2030, se instituie un fond pentru a sprijini investițiile propuse de statele membre beneficiare, inclusiv finanțarea proiectelor de mică anvergură, pentru modernizarea sistemelor energetice și îmbunătățirea eficienței energetice («Fondul pentru modernizare»). Fondul pentru modernizare este finanțat prin scoaterea certificatelor la licitație, astfel cum se menționează la articolul 10, pentru statele membre beneficiare prevăzute de acesta.

Investițiile care beneficiază de sprijin trebuie să fie conforme cu obiectivele prezentei directive, cu obiectivele exprimate în Comunicarea Comisiei din 11 decembrie 2019 privind Pactul verde european (*) și în Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului (**), precum și cu obiectivele pe termen lung exprimate în Acordul de la Paris. Nu se acordă niciun sprijin din Fondul pentru modernizare unităților producătoare de energie care utilizează combustibili fosili. În pofida tezei precedente, veniturile provenite din certificatele care fac obiectul unei notificări astfel cum este prevăzută la articolul 10d alineatul (4) pot fi utilizate pentru investiții care implică combustibili fosili gazoși. În pofida aceleiași teze, veniturile provenite din certificatele menționate la articolul 10 alineatul (1) paragraful al treilea și scoase la licitație înainte de 31 decembrie 2029 pot fi utilizate, de asemenea, pentru investiții care implică combustibili fosili gazoși în cazul în care activitatea este considerată durabilă din punctul de vedere al mediului în temeiul Regulamentului (UE) 2020/852 și este justificată corespunzător din motive de asigurare a securității energetice.”;

(*) COM(2019) 640 final/3.

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

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

“(2) Cel puțin 80 % din resursele financiare din Fondul pentru modernizare se utilizează pentru a sprijini investițiile în următoarele acțiuni:

- (a) producția și utilizarea energiei electrice din surse regenerabile;
- (b) încălzirea și răcirea din surse regenerabile;
- (c) îmbunătățirea eficienței energetice pentru partea de consum, inclusiv în industrie și în domeniile transporturilor, al construcțiilor, al agriculturii și al deșeurilor;

- (d) stocarea energiei și modernizarea rețelelor energetice, inclusiv a conductelor centralelor de termoficare și a rețelelor electrice de transport, precum și creșterea interconectărilor dintre statele membre;
- (e) sprijinirea gospodăriilor cu venituri mici, inclusiv în zonele rurale și îndepărtate, pentru combaterea sărăciei energetice și pentru modernizarea sistemelor de încălzire ale acestora și
- (f) o tranziție justă în regiunile dependente de emisiile de dioxid de carbon din statele membre beneficiare, astfel încât să se sprijine realocarea, recalificarea și îmbunătățirea competențelor lucrătorilor, educația, inițiativele legate de căutarea unui loc de muncă și start-upurile, în dialog cu partenerii sociali.”;

(c) alineatul (11) se înlocuiește cu următorul text:

“(11) Comitetul pentru investiții raportează anual Comisiei și Comitetului privind schimbările climatice menționat la articolul 22a alineatul (1) cu privire la experiența sa referitoare la evaluarea investițiilor, în special în ceea ce privește reducerea emisiilor și costurile de reducere a emisiilor. Până la 31 decembrie 2024, luând în considerare constatările Comitetului pentru investiții, Comisia revizuieste sfera acțiunilor pentru proiecte menționate la alineatul (2), precum și baza pe care Comitetul pentru investiții își fondează recomandările.”

14a. Articolul 11 se modifică după cum urmează:

(a) La alineatul (2), „28 februarie” se înlocuiește cu „30 iunie”.

15. Articolul 12 se modifică după cum urmează:

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

„(2) Statele membre garantează recunoașterea cotelor emise de o autoritate competentă din alt stat membru în scopul îndeplinirii de către un operator, un operator de aeronave sau o companie de transport maritim a obligațiilor prevăzute la alineatul (3).”;

(b) alineatul (2a) se elimină;

(c) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Statele membre, statele membre de administrare și autoritățile de administrare ale unei companii de transport maritim se asigură că, până la data de [...] 30 septembrie a fiecărui an:

(a) operatorul fiecărei instalații restituie un număr de certificate egal cu totalul emisiilor instalației în cauză pe parcursul anului calendaristic anterior, potrivit verificării efectuate în conformitate cu articolul 15;

(b) fiecare operator de aeronave restituie un număr de certificate egal cu totalul emisiilor sale pe parcursul anului calendaristic anterior, potrivit verificării efectuate în conformitate cu articolul 15;

(c) fiecare companie de transport maritim restituie un număr de certificate egal cu totalul emisiilor sale pe parcursul anului calendaristic anterior, potrivit verificării efectuate în conformitate cu articolul 3gc.

Statele membre, statele membre de administrare și autoritățile de administrare ale unei companii de transport maritim se asigură că, ulterior, certificatele restituite în temeiul primului paragraf sunt anulate.”;

(d) După alineatul (3) se introduc următoarele alineate:

„(3-e) Prin derogare de la alineatul (3) **primul paragraf** litera (c) [...], companiile de transport maritim pot restitui cu 5 % mai puține certificate decât emisiile lor verificate, generate până la 31 decembrie 2030 de navele cu clase de gheață, cu condiția ca navele respective să aibă clasa IA sau IA Super sau o clasă de gheață echivalentă, stabilită pe baza Recomandării 25/7 HELCOM.

În cazul în care se restituie mai puține certificate în comparație cu emisiile verificate, odată ce diferența dintre emisiile verificate și certificatele restituite a fost stabilită pentru fiecare an, o cantitate corespunzătoare de certificate se anulează, în loc să fie scoasă la licitație în conformitate cu articolul 10.

(3-d) Prin derogare de la alineatul (3) primul paragraf litera (c) și de la articolul 16, la cererea unui stat membru, Comisia prevede, prin intermediul unui act de punere în aplicare, că statele membre consideră că cerințele prevăzute în dispozițiile respective sunt îndeplinite și că nu iau nicio măsură împotriva companiilor de transport maritim în ceea ce privește emisiile generate până la 31 decembrie 2030 în urma călătoriilor efectuate de către navele de pasageri, altele decât navele de croazieră de pasageri, și de către navele ro-pax, între un port al unei insule aflate sub jurisdicția respectivului stat membru solicitant și un port aflat sub jurisdicția aceluiași stat membru, precum și în urma activităților desfășurate la dană de aceste nave în legătură cu călătoriile respective. Conform ultimului recensământ oficial al populației, insula are o populație permanentă mai mică de 50 000 de locuitori permanenți.

Comisia publică o listă a insulelor menționate la primul paragraf și a porturilor în cauză și o menține la zi.

(3-c) Prin derogare de la alineatul (3) primul paragraf litera (c) și de la articolul 16, la cererea comună a două state membre, dintre care unul nu are frontiere terestre cu un alt stat membru, iar celălalt este cel mai apropiat din punct de vedere geografic de primul, Comisia prevede, prin intermediul unui act de punere în aplicare, că statele membre consideră că cerințele prevăzute în dispozițiile respective sunt îndeplinite și că nu iau nicio măsură împotriva companiilor de transport maritim în ceea ce privește emisiile generate până la 31 decembrie 2030 în urma călătoriilor efectuate de navele de pasageri sau de navele ro-pax în cadrul unui contract de servicii publice transnațional sau al unei obligații de serviciu public transnaționale, menționat în cuprinsul cererii comune, care conectează cele două state membre, precum și în urma activităților desfășurate la dană de aceste nave în legătură cu călătoriile respective.

(3-b) Obligația de a restitui certificatele nu se aplică în cazul emisiilor generate până la 31 decembrie 2030 în urma călătoriilor între un port situat într-o regiune ultraperiferică a unui stat membru și un port situat în același stat membru, inclusiv porturile din interiorul și între regiunile ultraperiferice ale aceluiași stat membru, precum și în urma activităților desfășurate la dană de aceste nave în legătură cu călătoriile respective. ”;

- (e) la alineatul (3-a), prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„În cazul în care este necesar și atât timp cât este nevoie pentru a proteja integritatea de mediu a sistemului EU ETS, operatorilor, operatorilor de aeronave și companiilor de transport maritim din cadrul EU ETS li se interzice utilizarea certificatelor emise de un stat membru față de care obligațiile operatorilor de aeronave, ale companiilor de transport maritim și ale altor operatori au devenit caduce.”;

- (f) se introduce următorul alineat (3b):

„(3b) Obligația de restituire a certificatelor nu se aplică în ceea ce privește emisiile de gaze cu efect de seră în legătură cu care se consideră că au fost captate și utilizate pentru a deveni legate chimic în mod permanent într-un produs, astfel încât să nu intre în atmosferă în condiții normale de utilizare.

Comisia adoptă acte de punere în aplicare privind cerințele în baza cărora se consideră că gazele cu efect de seră au devenit legate chimic în mod permanent într-un produs, astfel încât să nu intre în atmosferă în condiții normale de utilizare.

Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 22a alineatul (2).”;

16. La articolul 14 alineatul (1) primul paragraf, se adaugă următoarea teză:

„Actele de punere în aplicare respective aplică criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru utilizarea biomasei stabilite prin Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului (*), cu toate ajustările necesare în ceea ce privește aplicarea în temeiul prezentei directive, pentru ca biomasei respective să i se aplice un factor de emisie zero. Acestea precizează modalitatea de contabilizare a stocării emisiilor provenite dintr-o combinație de surse cu factor de emisie zero și surse cărora nu li se aplică un factor de emisie zero. De asemenea, actele respective precizează modalitatea de contabilizare a emisiilor generate de combustibili de origine nebiologică produși din surse regenerabile și de combustibili pe bază de carbon reciclat, asigurându-se că aceste emisii sunt contabilizate și evitându-se dubla contabilizare.”;

(*) Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile (JO L 328, 21.12.2018, p. 82).”;

17. Titlul capitolului IV se înlocuiește cu următorul text:

**„DISPOZIȚII APLICABILE AVIAȚIEI, TRANSPORTULUI MARITIM ȘI
INSTALAȚIILOR STAȚIONARE”.**

18. Articolul 16 se modifică după cum urmează:

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

„(2) Statele membre asigură publicarea numelor operatorilor, ale operatorilor de aeronave și ale companiilor de transport maritim care încalcă cerințele privind restituirea unui număr suficient de certificate în temeiul prezentei directive.”;

(b) se introduce următorul alineat (3a):

„(3a) Sancțiunile prevăzute la alineatul (3) se aplică, de asemenea, companiilor de transport maritim.”;

(c) se introduce următorul alineat (11a):

„(11a) În cazul unei companii de transport maritim care nu a respectat cerințele de restituire pentru două sau mai multe perioade de raportare consecutive și în cazul în care alte măsuri de executare nu au asigurat respectarea acestora, după ce i-a acordat companiei de transport maritim în cauză posibilitatea de a-și prezenta observațiile, autoritatea competentă a statului membru din portul de intrare poate [...] emite un ordin de expulzare, care este notificat Comisiei, Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (EMSA), celorlalte state membre și statului de pavilion în cauză. Ca urmare a emiterii unui astfel de ordin de expulzare, orice stat membru, cu excepția statului membru al cărui pavilion îl arborează nava respectivă, refuză navelor aflate în responsabilitatea companiei de transport maritim în cauză intrarea în oricare dintre porturile sale până la îndeplinirea de către companie a obligațiilor de restituire ce îi revin în conformitate cu articolul 12. În cazul în care nava arborează pavilionul unui stat membru și pătrunde [...] sau este găsită [...] într-unul din porturile acestuia, după ce îi acordă companiei în cauză posibilitatea de a-și prezenta observațiile, statul membru respectiv [...] reține nava până când compania de transport maritim își îndeplinește obligațiile.

În cazul în care se constată că o navă care arborează pavilionul unui stat membru nu își îndeplinește obligațiile, astfel cum se menționează la primul paragraf, în timp ce se află într-unul dintre porturile statului membru al cărui pavilion îl arborează, după ce îi acordă companiei în cauză posibilitatea de a-și prezenta observațiile, statul membru în cauză poate să emită un ordin de reținere a pavilionului până când compania de transport maritim își îndeplinește obligațiile. Statul membru informează Comisia, EMSA și celelalte state membre cu privire la aceasta. Ca urmare a emiterii unui astfel de ordin de reținere a pavilionului, fiecare stat membru ia aceleași măsuri ca și în urma emiterii unui ordin de expulzare în conformitate cu primul paragraf a doua teză.

Prezentul alineat nu aduce atingere normelor maritime internaționale aplicabile în cazul navelor aflate în pericol. ”;

19. Articolul 18b se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 18b

Asistență din partea Comisiei, a Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă și a altor organizații relevante

- (1) Pentru a-și îndeplini obligațiile care îi revin în conformitate cu articolul 3c alineatul (4) și cu articolele 3f, 3gb, 3gc, 3gd, 3ge și 18a, Comisia, statul membru de administrare și autoritățile de administrare ale unei companii de transport maritim pot solicita asistența Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă sau a unei alte organizații relevante și pot încheia, în acest scop, orice acorduri necesare cu organizațiile în cauză.
- (2) Comisia, asistată de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă, face tot ce este necesar pentru a concepe instrumente adecvate și orientări care să faciliteze și să coordoneze activitățile de verificare și de asigurare a respectării legislației legate de aplicarea prezentei directive în sectorul transportului maritim. În măsura posibilului, astfel de orientări și instrumente sunt puse la dispoziția statelor membre și a verificatorilor în scopul partajării informațiilor și pentru a se asigura o bună punere în aplicare a prezentei directive.”

20. La articolul 30 se adaugă alineatele (2a) și (5) [...] cu următorul text:

„(2a) Măsurile aplicabile sectoarelor care fac obiectul mecanismului de ajustare la frontieră în funcție de carbon sunt reexaminat în contextul aplicării Regulamentului xxx [trimitere la Regulamentul CBAM]. Înainte de 1 ianuarie 2026 și, ulterior, o dată la doi ani, ca parte a raportelor sale către Parlamentul European și Consiliu în temeiul articolului 30 din [Regulamentul CBAM], Comisia evaluează impactul mecanismului asupra riscului de relocare a emisiilor de dioxid de carbon, inclusiv în ceea ce privește exporturile. Raportul evaluează necesitatea de a se lua măsuri suplimentare, inclusiv măsuri legislative, pentru a se aborda riscurile de relocare a emisiilor de dioxid de carbon. Raportul respectiv este însoțit, dacă este cazul, de o propunere legislativă.”;

„(5) Până la 31 decembrie 2026, Comisia prezintă un raport de evaluare a impactului și a fezabilității includerii obligatorii în schema de comercializare a certificatelor de emisii, la anexa I la Directiva 2003/87/CE, începând cu 2031, a instalațiilor de ardere a [...] deșeurilor urbane [...], ținând seama de criteriile relevante precum efectele asupra pieței interne, potențialele denaturări ale concurenței, integritatea mediului, alinierea la obiectivele Directivei-cadru privind deșeurile³⁶ și robustețea și acuratețea în ceea ce privește monitorizarea și calcularea emisiilor. Raportul este însoțit, dacă este cazul, de o propunere legislativă [...] de modificare a prezentei directive.”.

21. După articolul 30, se introduce capitolul IVa cu următorul text:

„CAPITOLUL IVa

SISTEMUL DE COMERCIALIZARE A CERTIFICATELOR DE EMISII PENTRU SECTORUL CONSTRUCȚIILOR ȘI TRANSPORTUL RUTIER

Articolul 30a

Domeniu de aplicare

Dispozițiile prezentului capitol se aplică emisiilor, permiselor de emisie de gaze cu efect de seră, emiterii și restituirii certificatelor, precum și monitorizării, raportării și verificării activității menționate în anexa III. Prezentul capitol nu se aplică emisiilor care fac obiectul capitolelor II [...] și III.

Articolul 30b

Permise de emisie de gaze cu efect de seră

- (1) Statele membre se asigură că, de la 1 ianuarie 2025, nicio entitate reglementată nu realizează activitatea menționată în anexa III, cu excepția cazurilor în care entitatea reglementată respectivă deține un permis eliberat de o autoritate competentă în conformitate cu alineatele (2) și (3).

³⁶ [A se introduce trimiterea.]

- (2) O cerere înaintată autorității competente de către entitatea reglementată în conformitate cu alineatul (1) pentru eliberarea unui permis de emisie de gaze cu efect de seră în temeiul prezentului capitol trebuie să cuprindă cel puțin o descriere a:
- (a) entității reglementate;
 - (b) tipului de combustibili pe care îi eliberează pentru consum și care sunt utilizați pentru ardere în sectorul construcțiilor și al transportului rutier, astfel cum sunt definiți în anexa III, precum și a mijloacelor prin care acești combustibili sunt eliberați pentru consum;
 - (c) utilizării finale a (utilizărilor finale ale) combustibililor eliberați pentru consum pentru activitatea menționată în anexa III;
 - (d) măsurilor planificate pentru monitorizarea și raportarea emisiilor în conformitate cu actele menționate la articolele 14 și 30f;
 - (e) unui rezumat netehnic al informațiilor furnizate la literele (a)-(d).
- (3) Autoritatea competentă eliberează permise de emisie de gaze cu efect de seră prin care se autorizează entitatea reglementată menționată la alineatul (1) pentru desfășurarea activității menționate în anexa III, în cazul în care autoritatea competentă a stabilit că entitatea respectivă poate monitoriza și raporta emisiile corespunzătoare cantităților de combustibili eliberați pentru consum în conformitate cu anexa III.
- (4) Permisele de emisie de gaze cu efect de seră conțin cel puțin următoarele elemente:
- (a) denumirea și adresa entității reglementate;
 - (b) o descriere a mijloacelor prin care entitatea reglementată eliberează combustibilii pentru consum în sectoarele vizate de prezentul capitol;
 - (c) o listă a combustibililor eliberați pentru consum de către entitatea reglementată în sectoarele vizate de prezentul capitol;
 - (d) un plan de monitorizare care respectă cerințele actelor menționate la articolul 14;

- (e) cerințele de raportare stabilite prin actele menționate la articolul 14;
 - (f) obligația de a restitui certificate emise în temeiul prezentului capitol, care corespund emisiilor totale din fiecare an calendaristic, conform verificărilor efectuate în conformitate cu articolul 15, în termen de patru luni de la sfârșitul anului în cauză.
- (5) Statele membre pot permite entităților reglementate să actualizeze planurile de monitorizare fără a modifica permisul. Entitățile reglementate prezintă autorității competente, în vederea aprobării, toate planurile de monitorizare actualizate.
- (6) Entitatea reglementată informează autoritatea competentă cu privire la orice modificări planificate privind natura activității sale sau combustibilii pe care îi eliberează pentru consum, care ar putea impune necesitatea actualizării permisului de emisie de gaze cu efect de seră. După caz, autoritatea competentă actualizează permisul în conformitate cu actele menționate la articolul 14. În cazul în care survine o modificare a identității entității reglementate în temeiul prezentului capitol, autoritatea competentă actualizează permisul astfel încât acesta să includă denumirea și adresa noii entități reglementate.

Articolul 30c

Cantitatea totală de certificate

- (1) Cantitatea de certificate emise anual la nivelul Uniunii în temeiul prezentului capitol începând din [...] 2027 se diminuează linear începând cu 2024. Valoarea pentru 2024 se definește ca limită a emisiilor pentru 2024, calculată pe baza emisiilor de referință în temeiul articolului 4 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2018/842 al Parlamentului European și al Consiliului(*) pentru sectoarele vizate de prezentul capitol și aplicând traiectoria de reducere liniară pentru toate emisiile care intră în domeniul de aplicare al regulamentului respectiv. Cantitatea se diminuează în fiecare an după 2024 cu un factor linear de reducere de 5,15 %. Până la 1 ianuarie 2024, Comisia publică cantitatea de certificate la nivelul Uniunii pentru anul [...] 2027.

- (2) Cantitatea de certificate emise anual la nivelul Uniunii în temeiul prezentului capitol începând din 2028 se diminuează linear începând cu 2025 pe baza emisiilor medii raportate în temeiul prezentului capitol pentru anii 2024-2026. Cantitatea de certificate se diminuează cu un factor linear de reducere de 5,43 %, cu excepția cazului în care se aplică condițiile de la punctul 1 din anexa IIIa, caz în care cantitatea se diminuează cu un factor linear de reducere ajustat în conformitate cu normele stabilite la punctul 2 din anexa IIIa. Până la 30 iunie 2027, Comisia publică cantitatea de certificate pentru anul 2028 la nivelul întregii Uniuni și, dacă este necesar, factorul linear de reducere ajustat.
- (3) Cantitatea de certificate emise anual la nivelul Uniunii în temeiul prezentului capitol este ajustată pentru a compensa certificatele restituite în cazurile în care dubla contabilizare a emisiilor nu a putut fi evitată, astfel cum se menționează la articolul 30f alineatul (4). Ajustarea corespunde cantității totale de certificate care fac obiectul prezentului capitol, care au fost compensate în anul de raportare relevant, în conformitate cu actele menționate la articolul 30f alineatul (4).

(*) Regulamentul (UE) 2018/842 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind reducerea anuală obligatorie a emisiilor de gaze cu efect de seră de către statele membre în perioada 2021-2030 în vederea unei contribuții la acțiunile climatice de respectare a angajamentelor asumate în temeiul Acordului de la Paris și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013 (JO L 156, 19.6.2018, p. 26).

Articolul 30d

Licitarea certificatelor pentru activitatea menționată în anexa III

- (1) Începând cu [...] 2027, certificatele care fac obiectul prezentului capitol se scot la licitație, cu excepția cazului în care sunt plasate în rezerva pentru stabilitatea pieței instituită prin Decizia (UE) 2015/1814. Certificatele care fac obiectul prezentului capitol se scot la licitație separat de certificatele care fac obiectul capitolelor II [...] și III.

- (2) Licitarea certificatelor în temeiul prezentului capitol începe în [...] 2027, cu un volum echivalent cu 130 % din volumul de certificate scoase la licitație pentru [...] 2027, stabilit pe baza cantității de certificate la nivelul Uniunii pentru anul respectiv și a proporției și a volumului de certificate scoase la licitație în temeiul alineatelor (3), (4) și (5) [...]. Volumele suplimentare care urmează să fie scoase la licitație se utilizează numai pentru restituirea certificatelor în temeiul articolului 30e alineatul (2) și pot fi scoase la licitație până la 30 aprilie 2028. Volumele suplimentare se deduc din volumele scoase la licitație pentru perioada [...] 2029-2031. Condițiile pentru aceste licitații anticipate se stabilesc în conformitate cu alineatul (6) și cu articolul 10 alineatul (4).

În [...] 2027, se constituie 600 de milioane de certificate care fac obiectul prezentului capitol în rezerva pentru stabilitatea pieței în temeiul articolului 1a alineatul (3) din Decizia (UE) 2015/1814.

- (3) 150 de milioane de certificate emise în temeiul prezentului capitol se scot la licitație și toate veniturile provenite din aceste licitații sunt puse la dispoziția Fondului pentru inovare instituit în temeiul articolului 10a alineatul (8). Articolul 10a alineatul (8) se aplică certificatelor menționate la prezentul alineat.
- (4) Cantitatea totală de certificate care fac obiectul prezentului capitol după deducerea cantităților stabilite la alineatul (3) se scoate la licitație de către statele membre și se distribuie între acestea în proporții identice cu partea din emisiile de referință prevăzută la articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2018/842 pentru sectoarele vizate de prezentul capitol pentru media perioadei 2016-2018 a statului membru în cauză.
- (4a) Veniturile generate de licitarea certificatelor de către statele membre, astfel cum se menționează la alineatul (4), până la un quantum de 59 000 000 000 EUR se alocă până în 2032 Fondului pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice instituit prin Regulamentul (UE) 20.../nn [Regulamentul privind Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice](*). Aceste venituri constituie venituri alocate externe în conformitate cu articolul 21 alineatul (5) din Regulamentul financiar și se execută în conformitate cu normele aplicabile Fondului pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice.

Cuantumul anual alocat fondului nu depășește: pentru 2027, 10 500 000 000 EUR, pentru 2028, 10 150 000 000 EUR, pentru 2029, 9 950 000 000 EUR, pentru 2030, 9 750 000 000 EUR, pentru 2031, 9 500 000 000 EUR, pentru 2032, 9 150 000 000 EUR.

În cazul în care veniturile obținute în urma licitării certificatelor, astfel cum se menționează la alineatul (4), sunt stabilite ca resurse proprii în conformitate cu articolul 311 al treilea paragraf din TFUE, prezentul alineat încetează să se aplice.

- (5) Statele membre stabilesc destinația veniturilor obținute în urma licitării certificatelor menționate la alineatul (4), cu excepția veniturilor care constituie venituri alocate extern în conformitate cu alineatul (4) sau a veniturilor stabilite ca resurse proprii în conformitate cu articolul 311 al treilea paragraf din TFUE și incluse în bugetul Uniunii. Statele membre [...] ar trebui să utilizeze veniturile respective sau valoarea lor financiară echivalentă pentru una sau mai multe dintre activitățile menționate la articolul 10 alineatul (3) sau în legătură cu una sau mai multe dintre următoarele măsuri:
- (a) măsuri menite să contribuie la decarbonizarea încălzirii și răcirii clădirilor sau la reducerea nevoilor energetice ale clădirilor, inclusiv integrarea energiilor din surse regenerabile și măsuri conexe în conformitate cu articolul 7 alineatul (11), articolul 12 și articolul 20 din Directiva 2012/27/UE [trimiterile urmează să fie actualizate cu directiva revizuită], precum și măsuri de acordare de sprijin financiar pentru gospodăriile cu venituri reduse din clădirile cu cele mai slabe performanțe;
 - (b) măsuri menite să accelereze adoptarea de vehicule cu emisii zero sau să ofere sprijin financiar pentru instalarea unei infrastructuri de realimentare și reîncărcare complet interoperabile pentru vehiculele cu emisii zero sau măsuri de încurajare a trecerii la forme de transport public și de îmbunătățire a multimodalității sau de acordare de sprijin financiar pentru abordarea aspectelor de ordin social în legătură cu utilizatorii serviciilor de transport cu venituri mici și mijlocii.

(c) oferirea unei compensații financiare consumatorilor finali de combustibili în cazurile în care nu a putut fi evitată dubla contabilizare a emisiilor, astfel cum se menționează la articolul 30f alineatul (4).

Statele membre [...] ar trebui să utilizeze o parte din veniturile obținute în urma licitării certificatelor de emisii în conformitate cu prezentul articol pentru abordarea aspectelor de ordin social ale comercializării certificatelor de emisii în temeiul prezentului capitol, acordând o atenție specială gospodăriilor și microîntreprinderilor vulnerabile, precum și utilizatorilor vulnerabili ai serviciilor de transport, astfel cum sunt definite acestea în Regulamentul (UE) 20.../nn [Regulamentul privind Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice.](*) [...]]

Se consideră că statele membre au îndeplinit dispozițiile prezentului alineat în cazul în care acestea au instituit și pun în aplicare politici de sprijin financiar sau fiscal sau politici de reglementare pentru impulsivarea sprijinului financiar, stabilite în scopurile prezentate la primul paragraf și care au o valoare echivalentă cu veniturile menționate la primul paragraf obținute în urma licitării certificatelor de emisii menționate în prezentul capitol.

Statele membre informează Comisia privind utilizarea veniturilor și privind acțiunile întreprinse în conformitate cu prezentul alineat, incluzând aceste informații în rapoartele prezentate în temeiul Regulamentului (UE) 2018/1999 al Parlamentului European și al Consiliului(**).

- (6) Articolul 10 alineatele (4) și (5) se aplică certificatelor emise în temeiul prezentului capitol. Comisia adoptă, în special, până la 31 decembrie 2025, un act delegat în temeiul articolului 10 alineatul (4) prin care stabilește normele pentru licitare în conformitate cu alineatul (4a), acestea garantând faptul că cantitățile de certificate care urmează să fie scoase la licitație de fiecare stat membru pentru a atinge cuantumurile menționate la alineatul respectiv sunt distribuite proporțional între statele membre în funcție de proporția respectivă de certificate, astfel cum se menționează la alineatul (4). Aceste norme includ, de asemenea, modalitățile de creditare a cuantumurilor relevante într-un cont indicat de Comisie în acest scop.

(*) Regulamentul (UE) 2018/1999 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2018 privind guvernanta ununii energetice și a acțiunilor climatice, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 663/2009 și (CE) nr. 715/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivelor 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE și 2013/30/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivelor 2009/119/CE și (UE) 2015/652 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 328, 21.12.2018, p. 1).

(**) [*A se introduce trimiterea.*]

Articolul 30e

Transferul, restituirea și anularea certificatelor

- (1) Articolul 12 se aplică emisiilor, entităților reglementate și certificatelor care fac obiectul prezentului capitol, cu excepția articolului 12 alineatele (2a), (3) și (3a), alineatul (4) a doua și a treia teză și alineatul (5). În acest scop:
 - (a) orice trimitere la emisii se interpretează ca trimitere la emisiile care fac obiectul prezentului capitol;
 - (b) orice trimitere la operatorii de instalații se interpretează ca trimitere la entitățile reglementate care fac obiectul prezentului capitol;
 - (c) orice trimitere la certificate se interpretează ca trimitere la certificatele care fac obiectul prezentului capitol.

- (2) De la 1 ianuarie [...] 2028, statele membre se asigură că, până la data de 30 aprilie a fiecărui an, entitatea reglementată restituie un număr de certificate în temeiul prezentului capitol egal cu totalul emisiilor corespunzătoare cantității de combustibili eliberate pentru consum în conformitate cu anexa III pe parcursul anului calendaristic anterior, potrivit verificării efectuate în conformitate cu articolele 15 și 30f, și că respectivele certificate sunt ulterior anulate.
- (3) Până la 31 decembrie 2030, prin derogare de la alineatele (1) și (2), în cazul în care o entitate reglementată stabilită într-un anumit stat membru face obiectul unei taxe naționale pe carbon în vigoare pentru anii 2027-2030, care vizează o activitate menționată în anexa III, autoritatea competentă a statului membru respectiv poate scuti entitatea reglementată respectivă de obligația de a restitui certificate prevăzută la alineatul (2) pentru un anumit an de referință, dacă sunt respectate următoarele condiții:
- a) statul membru în cauză notifică Comisiei taxa sa națională pe carbon care vizează o activitate menționată în anexa III până la [a se introduce termenul de transpunere a prezentei directive de modificare], iar legislația națională de stabilire a cotelor de impozitare aplicabile pentru anii 2027-2030 este deja în vigoare în momentul respectiv. Statul membru în cauză notifică Comisiei orice modificare ulterioară adusă taxei naționale pe carbon;
 - b) pentru anul de referință, taxa națională pe carbon din statul membru în cauză plătită efectiv de entitatea reglementată respectivă este mai mare decât prețul mediu de închidere a licitației din sistemul de comercializare a certificatelor de emisii instituit în conformitate cu prezentul capitol;
 - c) entitatea reglementată respectă pe deplin obligațiile prevăzute la articolul 30b privind permisele de emisie de gaze cu efect de seră și la articolul 30f privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor sale;
 - d) statul membru în cauză notifică Comisiei aplicarea oricăror scutiri de acest tip, precum și volumul corespunzător de certificate care urmează să fie anulate în conformitate cu litera (g) și cu actele delegate adoptate în temeiul articolului 10 alineatul (4), până la data de 30 aprilie a anului următor anului de referință;

- e) Comisia nu ridică obiecții cu privire la aplicarea derogării pe motiv că măsura notificată nu este conformă cu condițiile prevăzute la prezentul alineat, în termen de trei luni de la notificarea menționată la litera (a) sau în termen de două luni de la notificarea pentru anul relevant menționată la litera (d):
- f) statul membru în cauză nu scoate la licitație volumul certificatelor menționate la articolul 30d alineatul (4) pentru un anumit an de referință până când cantitatea volumului de certificate care urmează să fie anulate în temeiul prezentului alineat este determinată în conformitate cu litera (g), cu excepția volumelor necesare pentru a genera partea sa din venituri astfel cum se menționează la articolul 30d alineatul (4a) sau, în cazul în care veniturile provenite din licitare, astfel cum se menționează la articolul 30d alineatul (4,) sunt stabilite ca resursă proprie în conformitate cu articolul 311 al treilea paragraf din TFUE, pentru a-și îndeplini obligațiile care îi revin în temeiul Deciziei (UE, Euratom) 2020/2053 a Consiliului³⁷. Statul membru în cauză nu scoate la licitație niciun volum suplimentar de certificate în conformitate cu articolul 30d alineatul (2) primul paragraf.
- g) Statul membru în cauză anulează un volum de certificate din cantitatea totală a certificatelor pe care urmează să le scoată la licitație, astfel cum se menționează la articolul 30d alineatul (4), pentru anul de referință, egal cu emisiile verificate ale entității reglementate respective în conformitate cu prezentul capitol pentru anul de referință. În cazul în care volumul certificatelor care urmează să fie scoase la licitație în anul de referință după aplicarea literei (f) este mai mic decât volumul certificatelor de emisii care urmează să fie anulate în temeiul prezentului alineat, statul membru în cauză se asigură că anulează volumul certificatelor de emisii corespunzător diferenței până la sfârșitul anului următor anului de referință și

³⁷ Decizia (UE, Euratom) 2020/2053 a Consiliului din 14 decembrie 2020 privind sistemul de resurse proprii ale Uniunii Europene și de abrogare a Deciziei 2014/335/UE (JO L 424, 15.12.2020, p. 1).

- h) statul membru în cauză se angajează, în momentul primei notificări, menționată la litera (a), să utilizeze pentru una sau mai multe dintre măsurile enumerate sau menționate la articolul 30d alineatul (5) primul și al doilea paragraf o sumă echivalentă cu veniturile în cazul cărora s-ar fi aplicat articolul 30d alineatul (5) în absența acestei derogări. Se aplică articolul 30d alineatul (5) al treilea și al patrulea paragraf, iar Comisia se asigură că informațiile primite în temeiul acestora sunt conforme cu angajamentul asumat.

Volumul certificatelor care urmează să fie anulate în temeiul literei (g) nu afectează veniturile alocate externe stabilite în temeiul articolului 30d alineatul (4a) și partea din quantumul acestora pentru statul membru în cauză, astfel cum este specificată în conformitate cu actul delegat menționat la articolul 30d alineatul (6), sau, în cazul în care s-a stabilit astfel în temeiul articolului 311 al treilea paragraf din TFUE, resursele proprii ale bugetului Uniunii în temeiul Deciziei (UE, Euratom) 2020/2053 a Consiliului din veniturile obținute din licitarea certificatelor în conformitate cu articolul 30d.

Articolul 30f

Monitorizarea, raportarea, verificarea emisiilor și acreditarea

- (1) Articolele 14 și 15 se aplică emisiilor, entităților reglementate și certificatelor care fac obiectul prezentului capitol. În acest scop:
- (a) orice trimitere la emisii se interpretează ca trimitere la emisiile care fac obiectul prezentului capitol;
 - (b) orice trimitere la activitatea menționată în anexa I se interpretează ca trimitere la activitatea menționată în anexa III;
 - (c) orice trimitere la operatori se interpretează ca trimitere la entitățile reglementate în temeiul prezentului capitol;
 - (d) orice trimitere la certificate se interpretează ca trimitere la certificatele care fac obiectul prezentului capitol.

- (2) Statele membre se asigură că fiecare entitate reglementată monitorizează, pentru fiecare an calendaristic începând cu 2025, emisiile corespunzătoare cantităților de combustibili eliberate pentru consum în conformitate cu anexa III. De asemenea, statele membre se asigură că fiecare entitate reglementată raportează aceste emisii autorității competente în anul următor, începând din 2026, în conformitate cu actele menționate la articolul 14 alineatul (1).
- (3) Statele membre se asigură că fiecare entitate reglementată care deține un permis în conformitate cu articolul 30b la 1 ianuarie 2025 raportează emisiile istorice pentru anul 2024 până la 30 martie 2025.
- (4) Statele membre se asigură că entitățile reglementate sunt în măsură să identifice și să documenteze în mod fiabil și precis, pentru fiecare tip de combustibil, volumele exacte de combustibil eliberate pentru consum care sunt utilizate pentru ardere în sectorul construcțiilor și al transportului rutier, astfel cum sunt identificate în anexa III, precum și destinația finală a combustibililor eliberați pentru consum de către entitățile reglementate. Statele membre iau măsuri corespunzătoare pentru a [...] limita riscul dublei contabilizări a emisiilor care fac obiectul prezentului capitol și a celor care fac obiectul capitolelor II [...] și III.

Comisia adoptă acte de punere în aplicare privind normele detaliate pentru evitarea dublei contabilizări și pentru acordarea de compensații financiare consumatorilor finali de combustibili în cazurile în care dubla contabilizare nu poate fi evitată [...].

Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 22a alineatul (2).

- (5) Principiile de monitorizare și de raportare a emisiilor care fac obiectul prezentului capitol sunt prevăzute în anexa IV partea C.
- (6) Criteriile de verificare a emisiilor care fac obiectul prezentului capitol sunt prevăzute în anexa V partea C.
- (7) Statele membre pot permite măsuri simplificate de monitorizare, raportare și verificare pentru entitățile reglementate ale căror emisii anuale corespunzătoare cantităților de combustibili eliberați pentru consum sunt mai mici de 1 000 de tone de dioxid de carbon echivalent, în conformitate cu actele menționate la articolul 14 alineatul (1).

Articolul 30g

Administrare

Articolele 13 și 15a, articolul 16 alineatele (1), (2), (3), (4) și (12) și articolele 17, 18, 19, 20, 21, 22, 22a, 23 și 29 se aplică emisiilor, entităților reglementate și certificatelor care fac obiectul prezentului capitol. În acest scop:

- (a) orice trimitere la emisii se interpretează ca trimitere la emisiile care fac obiectul prezentului capitol;
- (b) orice trimitere la **operatori** se interpretează ca trimitere la entitățile reglementate care fac obiectul prezentului capitol;
- (c) orice trimitere la certificate se interpretează ca trimitere la certificatele care fac obiectul prezentului capitol.

Articolul 30h

Măsuri de luat în eventualitatea creșterii excesive a prețurilor

- (1) În cazul în care, timp de mai mult de trei luni consecutive, prețul mediu al certificatelor în cadrul licitațiilor desfășurate în conformitate cu actul adoptat în temeiul articolului 10 alineatul (4) este mai mare decât dublul prețului mediu al certificatelor în cursul celor șase luni consecutive precedente în cadrul licitațiilor pentru certificatele care fac obiectul prezentului capitol, [...] se scot 50 de milioane de certificate care fac obiectul prezentului capitol din rezerva pentru stabilitatea pieței, în conformitate cu articolul 1a alineatul (7) din Decizia (UE) 2015/1814.

Pentru anii 2027 și 2028, condițiile de la primul paragraf sunt îndeplinite în cazul în care, timp de mai mult de trei luni consecutive, prețul mediu al certificatelor este de peste 1,5 ori mai mare decât prețul mediu al certificatelor în cursul unei perioade de referință constând în cele șase luni consecutive precedente.

- (2) În cazul în care, timp de mai mult de trei luni consecutive, prețul mediu al certificatelor în cadrul licitațiilor desfășurate în conformitate cu actul adoptat în temeiul articolului 10 alineatul (4) este mai mare decât triplul prețului mediu al certificatelor în cursul celor șase luni consecutive precedente în cadrul licitațiilor pentru certificatele care fac obiectul prezentului capitol, se scot 150 de milioane de certificate care fac obiectul prezentului capitol din rezerva pentru stabilitatea pieței, în conformitate cu articolul 1a alineatul (7) din Decizia (UE) 2015/1814.
- (3) În cazul în care condiția menționată la alineatul (1) sau (2) din prezentul articol este îndeplinită, nu se scot certificate suplimentare în temeiul aceluiași alineat mai devreme de 12 luni de la data menționată.
- (4) În cazul în care condiția de la alineatul (1) sau (2) a fost îndeplinită, iar alineatul (3) nu este aplicabil, Comisia publică imediat în Jurnalul Oficial data la care a fost îndeplinită condiția menționată la alineatele (1) sau (2).

Articolul 30i

Revizuirea prezentului capitol

Până la 1 ianuarie 2028, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport cu privire la punerea în aplicare a dispozițiilor prezentului capitol în legătură cu eficacitatea, administrarea și aplicarea lor practică, inclusiv cu privire la aplicarea normelor prevăzute în Decizia (UE) 2015/1814 și la utilizarea certificatelor din prezentul capitol în vederea îndeplinirii obligațiilor de conformitate ale entităților care fac obiectul capitolelor II [...] și III. Dacă este cazul, împreună cu acest raport, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului o propunere de modificare a prezentului capitol. Până la 31 octombrie 2031, Comisia ar trebui să evalueze fezabilitatea integrării sectoarelor vizate de anexa III în sistemul de comercializare a certificatelor de emisii pentru sectoarele enumerate în anexa I la Directiva 2003/87/CE.

Proceduri pentru extinderea unilaterală a activității menționate în anexa III la alte sectoare care nu fac obiectul capitolelor II și III

(1) Începând cu 2027, statele membre pot pune în aplicare comercializarea certificatelor de emisii în conformitate cu prezentul capitol în sectoare care nu sunt enumerate în anexa III, ținând seama de toate criteriile relevante, în special de efectele asupra pieței interne, de denaturările potențiale ale concurenței, de integritatea de mediu a sistemului de comercializare a certificatelor de emisii instituit în temeiul prezentului capitol și de fiabilitatea sistemului de monitorizare și de raportare planificat, cu condiția ca extinderea acestei activități să fie aprobată de Comisie.

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23, referitoare la aprobarea unei extinderi, autorizarea emiterii de certificate suplimentare și autorizarea altor state membre de a extinde activitatea. De asemenea, atunci când adoptă astfel de acte delegate, Comisia poate completa extinderea cu norme suplimentare care să reglementeze măsurile de abordare a posibilelor cazuri de dublă contabilizare, inclusiv pentru emiterea de certificate suplimentare pentru a compensa certificatele restituite pentru utilizarea combustibililor în activitățile enumerate în anexa I. Orice măsură financiară luată de statele membre în favoarea întreprinderilor din sectoarele și subsectoarele care sunt expuse unui risc real de relocare a emisiilor de dioxid de carbon din cauza costurilor indirecte semnificative care sunt suportate efectiv din costurile emisiilor de gaze cu efect de seră transferate în prețul combustibililor ca urmare a extinderii unilaterale este în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat și nu cauzează denaturări nejustificate ale concurenței pe piața internă.

(2) Certificatele suplimentare emise în temeiul unei autorizații prevăzute în prezentul articol se scot la licitație în conformitate cu cerințele prevăzute la articolul 30d. În pofida articolului 30d alineatele (1)-(4a), statele membre care au extins unilateral activitățile stabilesc destinația veniturilor obținute în urma licitării respectivelor certificate suplimentare.”

22. Anexele I, IIb, IV și V la Directiva 2003/87/CE se modifică în conformitate cu anexa I la prezenta directivă și, la Directiva 2003/87/CE, se adaugă anexele III, IIIa și IIIb, astfel cum se prevede în anexa I la prezenta directivă.

Articolul 2

Modificări aduse Deciziei (UE) 2015/1814

Decizia (UE) 2015/1814 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 1 se modifică după cum urmează:

- (a) la alineatul (4), a doua teză se înlocuiește cu următorul text:

„Numărul total de certificate aflate în circulație într-un an dat este numărul cumulat de certificate emise în legătură cu instalațiile industriale și companiile de transport maritim și neplasate în rezervă în perioada de după 1 ianuarie 2008, inclusiv numărul de certificate care au fost emise în temeiul articolului 13 alineatul (2) din Directiva 2003/87/CE, astfel cum a fost în vigoare până la 18 martie 2018, în perioada respectivă și numărul drepturilor de utilizare a creditelor internaționale exercitate de către instalațiile industriale în temeiul schemei EU ETS₂ [...] până la data de 31 decembrie a anului respectiv minus numărul cumulat de tone de emisii verificate generate de instalațiile industriale și de companiile de transport maritim în cadrul EU ETS între data de 1 ianuarie 2008 și data de 31 decembrie a aceluiași an dat și numărul oricăror certificate anulate în conformitate cu articolul 12 alineatul (4) din Directiva 2003/87/CE.”;

- (b) se introduce alineatul (4a) cu următorul text:

„(4a) Începând cu [anul următor intrării în vigoare a prezentei directive], calculul numărului total de certificate aflate în circulație în orice an dat include numărul cumulat de certificate emise pentru aviație și numărul cumulat de tone de emisii verificate provenite din aviație în cadrul sistemului EU ETS, fără a include emisiile generate de zborurile pe rutele care fac obiectul compensării, calculate în conformitate cu articolul 12 alineatul (6), între 1 ianuarie [anul următor intrării în vigoare a prezentei directive] și data de 31 decembrie a anului respectiv. [...]

CertIFICATELE ANULATE ÎN TEMEIUL ARTICOLULUI 3GA DIN DIRECTIVA 2003/87/CE SUNT CONSIDERATE CA FIIND EMISE ÎN SCOPUL CALCULĂRII NUMĂRULUI TOTAL DE CERTIFICATE AFLATE ÎN CIRCULAȚIE.”;

(c) alineatele (5) și (5a) se înlocuiesc cu următorul text:

„(5) În orice an dat, în cazul în care numărul total de certificate aflate în circulație este cuprins între 833 de milioane și 1 096 de milioane, se deduce din volumul certificatelor care urmează să fie scoase la licitație de statele membre în temeiul articolului 10 alineatul (2) din Directiva 2003/87/CE un număr de certificate egal cu diferența dintre numărul total de certificate aflate în circulație, astfel cum este stabilit în cea mai recentă publicare menționată la alineatul (4) din prezentul articol, și valoarea de 833 de milioane, care se plasează în rezervă pentru o perioadă de 12 luni începând cu 1 septembrie a anului respectiv. În cazul în care numărul total de certificate aflate în circulație depășește 1 096 de milioane de certificate, numărul de certificate care urmează să fie dedus din volumul certificatelor care urmează să fie scoase la licitație de statele membre în temeiul articolului 10 alineatul (2) din Directiva 2003/87/CE și care urmează să fie plasat în rezervă pentru o perioadă de 12 luni începând cu 1 septembrie a anului respectiv este egal cu 12 % din numărul total de certificate aflate în circulație. Prin derogare de la ultima teză, până la 31 decembrie 2030, procentul se dublează.

Fără a aduce atingere numărului total de certificate deduse în temeiul prezentului alineat, până la 31 decembrie 2030, certificatele menționate la articolul 10 alineatul (2) primul paragraf litera (b) din Directiva 2003/87/CE nu se iau în considerare la determinarea cotelor-părți cu care statele membre contribuie la acel număr total de certificate.

(5a) Cu excepția cazului în care se decide altfel în prima revizuire efectuată în conformitate cu articolul 3, începând cu 2023, certificatele păstrate în rezervă peste valoarea de 400 de milioane de certificate nu mai sunt valabile.”

2. Se introduce articolul 1a cu următorul text:

„Articolul 1a

Funcționarea rezervei pentru stabilitatea pieței pentru sectorul construcțiilor și cel al transportului rutier

- (1) Certificatele care fac obiectul capitolului IVa din Directiva 2003/87/CE se plasează într-o secțiune separată a rezervei instituită în temeiul articolului 1 din prezenta decizie și se scot din aceasta în conformitate cu normele prevăzute la prezentul articol.
- (2) Plasarea în rezervă în temeiul prezentului articol se aplică de la 1 septembrie **2028**. Certificatele care fac obiectul capitolului IVa din Directiva 2003/87/CE se plasează și se păstrează în rezervă și se scot din aceasta separat de certificatele care fac obiectul articolului 1 din prezenta decizie.
- (3) Secțiunea menționată la alineatul (1) se instituie în **2027** în conformitate cu articolul 30d alineatul (2) al doilea paragraf din Directiva 2003/87/CE. La 1 ianuarie 2031, certificatele menționate la prezentul alineat care nu sunt eliberate din rezervă nu mai sunt valabile.
- (4) Comisia publică numărul total de certificate aflate în circulație care fac obiectul capitolului IVa din Directiva 2003/87/CE în fiecare an până la data de 15 mai a exercițiului următor, separat de numărul de certificate aflate în circulație în temeiul articolului 1 alineatul (4). Numărul total de certificate aflate în circulație în temeiul prezentului articol într-un an dat este numărul cumulat de certificate care fac obiectul capitolului IVa din Directiva 2003/87/CE emise în perioada începând cu 1 ianuarie **2027** minus numărul cumulat de tone de emisii verificate care fac obiectul capitolului IVa din Directiva 2003/87/CE pentru perioada cuprinsă între 1 ianuarie **2027** și 31 decembrie din același an dat și orice certificate care fac obiectul capitolului IVa din Directiva 2003/87/CE anulate în conformitate cu articolul 12 alineatul (4) din Directiva 2003/87/CE. Prima publicare are loc până la 15 mai **2028**.

- (5) În orice an dat, în cazul în care numărul total de certificate aflate în circulație, astfel cum este stabilit în cea mai recentă publicare menționată la alineatul (4) din prezentul articol, depășește 440 de milioane de certificate, 100 de milioane de certificate se deduc din volumul certificatelor care fac obiectul capitolului IVa care urmează să fie scoase la licitație de statele membre în temeiul articolului 30d din Directiva 2003/87/CE și se plasează în rezervă pe o perioadă de 12 luni începând cu data de 1 septembrie a anului respectiv.
- (6) În orice an dat, în cazul în care numărul total de certificate aflate în circulație este mai mic de 210 milioane, se scot din rezervă 100 de milioane de certificate care fac obiectul capitolului IVa, adăugându-se la volumul certificatelor care fac obiectul capitolului IVa și care urmează să fie scoase la licitație de statele membre în temeiul articolului 30d din Directiva 2003/87/CE. În cazul în care în rezervă se află mai puțin de 100 de milioane de certificate, toate certificatele se scot din rezervă în conformitate cu prezentul alineat.
- (7) Volumele care urmează să fie scoase din rezervă în conformitate cu articolul 30h din Directiva 2003/87/CE se adaugă la volumul certificatelor care fac obiectul capitolului IVa și care urmează să fie scoase la licitație de statele membre în temeiul articolului 30d din Directiva 2003/87/CE pe parcursul unei perioade de trei luni, care debutează la o lună de la data la care au fost îndeplinite condițiile, astfel cum au fost publicate în Jurnalul Oficial [...] în temeiul articolului 30h din Directiva 2003/87/CE.
- (8) Articolul 1 alineatul (8) și articolul 3 se aplică certificatelor care fac obiectul capitolului IVa din Directiva 2003/87/CE.”.

Articolul 3

[Articolul 3 va fi separat de prezenta directivă de modificare și va deveni un regulament de sine stătător de modificare a Regulamentului (UE) 2015/757 – text mutat după articolul 8³⁸]

³⁸ A se vedea WK 7351/2022 ADD 2.

Articolul 4

Transpunere

- (1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma [...] prezentei directive până la 31 decembrie 2023. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul actelor respective.
- (2) Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.
- (3) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 5

Dispoziții tranzitorii

[...] Atunci când își îndeplinesc obligația prevăzută la articolul 4 alineatul (1) din prezenta directivă, statele membre se asigură că legislația lor națională de transpunere a articolului 3 litera (u), a articolului 10a alineatele (3) și (4), a articolului 10c alineatul (7) și a punctului 1 din anexa I la Directiva 2003/87/CE, în versiunea aplicabilă la [ziua anterioară datei intrării în vigoare a prezentei directive], continuă să se aplice până la 31 decembrie 2025. Statele membre aplică măsurile lor naționale de transpunere a modificărilor la dispozițiile respective de la 1 ianuarie 2026.

Articolul 6

[...] ³⁹

³⁹ Ca urmare a separării de directivă a modificărilor aduse Regulamentului (UE) 2015/757, articolul 6 trebuie eliminat. Fondul acestuia este redat la articolul 2 din regulamentul de modificare, astfel cum este redat mai jos.

Articolul 7

Intrarea în vigoare și data aplicării articolului 2

1. Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.
2. Articolul 2 se aplică de la 1 ianuarie 2024⁴⁰.

Articolul 8

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre. [...]

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European

Pentru Consiliu

Președinta

Președintele

⁴⁰ Înlocuiește trimiterea la articolul 2 din dispoziția de transpunere. Data menționată asigură faptul că modificările de la articolul 2 încep să se aplice în același timp cu măsurile naționale de transpunere a articolului 1.

Modificări aduse Regulamentului (UE) 2015/757 pentru a prevedea includerea activităților de transport maritim în sistemul EU ETS și a altor gaze cu efect de seră decât CO₂⁴¹

Articolul 1

⁴²Regulamentul (UE) 2015/757 se modifică după cum urmează:

-2. În întregul regulament, cu excepția articolelor 1 și 2, a articolului 3 literele (a) și (r), a articolului 21 alineatul (5) și a anexelor I și II, sintagma „emisii de CO₂” este înlocuită de sintagma „emisii de gaze cu efect de seră”, iar sintagma „CO₂ emis” este înlocuită de sintagma „gaze cu efect de seră emise”;

-1. Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„Prezentul regulament prevede norme pentru monitorizarea, raportarea și verificarea cu precizie a emisiilor de gaze cu efect de seră și a altor informații relevante obținute de la navele care sosesc sau se află în ori pleacă din porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru, în scopul promovării reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor.”

0. La articolul 2, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Prezentul regulament se aplică navelor cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 5 000 de tone, în ceea ce privește emisiile de gaze cu efect de seră generate în timpul călătoriilor lor de la ultimul lor port de escală la un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru și de la un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru spre următorul lor port de escală, precum și în interiorul porturilor de escală aflate sub jurisdicția unui stat membru.

(1a) Gazele cu efect de seră care intră sub incidența prezentului regulament sunt:

(a) dioxidul de carbon (CO₂);

⁴¹ Considerente de adăugat.

⁴² Propunerile incluse au fost preluate din WK 7351/2022 ADD 1.

(b) metanul (CH₄), în ceea ce privește emisiile înregistrate după [1 ianuarie 2024] și

(c) protoxidul de azot (N₂O), în ceea ce privește emisiile înregistrate după [1 ianuarie 2024].

În cazul în care prezentul regulament se referă la cantitățile totale agregate de emisii sau de gaze cu efect de seră emise, se înțelege că acestea se referă la cantitățile totale agregate corespunzătoare fiecărui gaz separat⁴³.”

1. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

(a) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) «emisii de gaze cu efect de seră» înseamnă eliberarea de către nave [...] a gazelor cu efect de seră care fac obiectul obligațiilor prevăzute în prezentul regulament în conformitate cu articolul 2 alineatul (1a);”;

(b) literele (b), (d) și (m) se înlocuiesc cu următorul text:

„(b) «port de escală» înseamnă un port de escală, astfel cum este definit la articolul 3 litera (wa) din Directiva 2003/87/CE;”⁴⁴

„(d) «societate» înseamnă o companie de transport maritim, astfel cum este menționată la articolul 3 litera (v) din Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului;”;

„(m) «perioadă de raportare» înseamnă perioada cuprinsă între 1 ianuarie și 31 decembrie inclusiv. În cazul călătoriilor care încep și se încheie în doi ani calendaristici diferiți, datele respective se înregistrează pentru anul calendaristic în cauză;”;

(c) se adaugă literele (q) și (r) cu următorul text:

„(q) «autoritate de administrare» înseamnă autoritatea de administrare a unei companii de transport maritim menționată la articolul 3gd din Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului*;

⁴³ Pentru a se asigura faptul că fiecare gaz este raportat separat în întregul regulament, ceea ce ar permite stabilirea unei cantități totale agregate de emisii de CO₂ echivalente.

⁴⁴ Astfel cum se indică în doc. WK 7351/2022, modificările referitoare la porturile de transbordare trebuie să se reflecte și în Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim.

(r) «date agregate privind emisiile la nivel de societate» înseamnă suma emisiilor de gaze cu efect de seră legate de gazele enumerate în anexa I la Directiva 2003/87/CE în ceea ce privește activitățile de transport maritim și care trebuie raportate în temeiul directivei respective, pentru toate navele aflate în responsabilitatea societății respective în cursul perioadei de raportare.

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

2. La articolul 4, se adaugă următorul alineat (8):

„(8) Societățile raportează datele agregate privind emisiile la nivel de societate în legătură cu navele aflate în responsabilitatea lor în cursul unei perioade de raportare în conformitate cu articolul 11a.”

3. La articolul 5, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a modifica [...] anexele I și [...] II, pentru a lua în considerare inclusiunea emisiilor de metan și de protoxid de azot în domeniul de aplicare al prezentului regulament, revizuirile Directivei 2003/87/CE, inclusiv alinierea la actele de punere în aplicare adoptate în temeiul articolului 14 alineatul (1) din Directiva 2003/87/CE, regulile internaționale relevante, precum și standardele internaționale și europene. Comisia este împuternicită, de asemenea, să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a modifica anexele I și II în scopul de a perfecționa elementele metodelor de monitorizare prevăzute în anexele respective din perspectiva progreselor tehnologice și științifice și de a asigura funcționarea eficace a sistemului EU ETS stabilit în temeiul Directivei 2003/87/CE.

Comisia adoptă acte delegate de modificare a anexelor I și II, după cum este necesar, pentru includerea emisiilor de metan și de protoxid de azot în domeniul de aplicare al prezentului regulament până la [1 octombrie 2023]. Metodele prevăzute în anexa I și normele prevăzute în anexa II se aliniaza, după caz, la metodele și normele din Regulamentul [xxx/yyyy] privind [FuelEU în domeniul maritim, 2021/0210 (COD)].”

4. Articolul 6 se modifică după cum urmează:

(-a) la alineatul (3), litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) numele societății și adresa, numărul de telefon și adresa de e-mail ale unei persoane de contact, precum și numărul unic de identificare OMI al societății și al proprietarului înregistrat”;

(a) alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

„(5) Societățile utilizează planuri de monitorizare standardizate, bazate pe formate-cadru; planurile de monitorizare se transmit cu ajutorul unor sisteme automatizate și al unor formate pentru schimbul de date. Aceste formate-cadru, inclusiv regulile tehnice pentru aplicarea lor uniformă și transferul automat, se stabilesc de către Comisie prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2).”;

(b) se adaugă alineatele (6), (7) și (8) cu următorul text:

„(6) [...] Până la [1 aprilie 2024], societățile prezintă autorității de administrare responsabile un plan de monitorizare pentru fiecare dintre navele lor care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament, care este evaluat mai întâi de către verficator pentru a se stabili conformitatea cu prezentul regulament și care reflectă includerea emisiilor de metan și de protoxid de azot în domeniul de aplicare al prezentului regulament.

(7) Fără a aduce atingere alineatului (6), în cazul navelor care intră sub incidența prezentului regulament pentru prima oară după [1 ianuarie 2024] [...], societățile transmit autorității de administrare responsabile un plan de monitorizare în conformitate cu cerințele prevăzute de prezentul regulament, fără întârzieri nejustificate și în cel mult trei luni de la prima escală a fiecărei nave într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru.

(8) Până la [a se introduce data – doi ani după intrarea în vigoare a prezentului regulament de modificare [...] , autoritățile de administrare responsabile aprobă planurile de monitorizare prezentate de societăți în conformitate cu normele stabilite în actele delegate adoptate de Comisie în temeiul celui de al doilea paragraf. Pentru navele care intră în domeniul de aplicare al [Directivei EU ETS revizuite] pentru prima dată după [1 ianuarie 2024] [...], autoritatea de administrare responsabilă aprobă planul de monitorizare prezentat în termen de patru luni de la prima escală a navei într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru în conformitate cu normele prevăzute în actele delegate adoptate de Comisie în temeiul celui de al doilea paragraf.

Până la [1 octombrie 2023], Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a modifica dispozițiile privind normele pentru planurile de monitorizare prevăzute la articolele 6, 7, 8, 9 și 10, pentru a se ține seama de includerea emisiilor de metan și de protoxid de azot în domeniul de aplicare al prezentului regulament.

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a completa prezentul regulament în ceea ce privește normele de aprobare a planurilor de monitorizare de către autoritățile de administrare.”

5. Articolul 7 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (4), a doua teză se înlocuiește cu următorul text:

„În urma evaluării, verificatorul notifică societatea dacă modificările respective sunt conforme. Societatea prezintă planul său de monitorizare modificat autorității de administrare responsabile de îndată ce a fost înștiințată de verificator cu privire la conformitatea planului de monitorizare.”;

(b) se adaugă alineatul (5) cu următorul text:

„(5) Autoritatea de administrare aprobă modificările planului de monitorizare în temeiul alineatului (2) literele (a), (b), (c) și (d), în conformitate cu normele prevăzute în actele delegate adoptate de Comisie în temeiul celui de al doilea paragraf de la prezentul alineat.

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a completa prezentul regulament în ceea ce privește normele de aprobare a modificărilor aduse planurilor de monitorizare de către autoritățile de administrare.”

6. La articolul 10 primul paragraf, se adaugă litera (k) cu următorul text⁴⁵:

„(k) emisiile totale agregate [...] de gaze cu efect de seră reglementate de Directiva 2003/87/CE în legătură cu activitățile de transport maritim în conformitate cu anexa I la directiva respectivă, care trebuie raportate în temeiul directivei respective [...] în legătură cu activitățile de transport maritim, împreună cu informațiile necesare pentru a justifica aplicarea oricărei derogări relevante de la articolul 12 alineatul (3) din directiva respectivă prevăzută la articolul 12 alineatele (3-e), (3-d), (3-c) și (3-b).”

6a. La articolul 11 alineatul (1) se adaugă următorul paragraf:

„Începând din 2025 și până la data de 31 martie a fiecărui an, societățile transmit autorității lor de administrare responsabile, autorităților statelor de pavilion în cauză pentru navele care arborează pavilionul unui stat membru, precum și Comisiei un raport privind emisiile pentru întreaga perioadă de raportare și pentru fiecare navă aflată în responsabilitatea lor, raport care a fost verificat și considerat ca fiind satisfăcător de către un verficator, în conformitate cu articolul 13. Autoritatea de administrare poate solicita societăților să își prezinte rapoartele privind emisiile până la o dată anterioară datei de 31 martie, dar nu mai devreme de 28 februarie.”

6b. La articolul 11, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Atunci când se schimbă societatea, societatea anterioară transmite autorității sale de administrare responsabile, autorităților statelor de pavilion în cauză pentru navele care arborează pavilionul unui stat membru, noii societăți, precum și Comisiei, la o dată cât mai apropiată posibil de data finalizării schimbării și în termen de cel mult trei luni de la data respectivă, un raport care vizează aceleași elemente ca și raportul privind emisiile, dar care este limitat la perioada corespunzătoare activităților desfășurate sub responsabilitatea sa.”

⁴⁵ Text adaptat pentru a lua în considerare includerea altor emisii decât cele de CO₂.

6c. La articolul 11 se adaugă următorul alineat:

„(4) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a modifica dispozițiile privind normele de raportare prevăzute la articolele 11, 11a și 12, pentru a se ține seama de includerea emisiilor de metan și de protoxid de azot în domeniul de aplicare al prezentului regulament. Primul astfel de act delegat se adoptă până la [1 octombrie 2023].”

7. Se introduce articolul 11a cu următorul text:

„Articolul 11a

Raportarea și transmiterea datelor agregate privind emisiile la nivel de societate

- (1) Societățile determină datele agregate privind emisiile la nivel de societate în cursul unei perioade de raportare, pe baza datelor din raportul privind emisiile și din raportul menționat la articolul 11 alineatul (2) pentru fiecare navă care se afla în responsabilitatea lor în cursul perioadei de raportare, în conformitate cu normele prevăzute în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (4).
- (2) Începând din 2025 [...], societatea transmite autorității de administrare responsabile, până la data de 31 martie a fiecărui an, datele agregate privind emisiile la nivel de societate, care vizează emisiile din perioada de raportare care trebuie raportate în temeiul Directivei 2003/87/CE în legătură cu activitățile de transport maritim, în conformitate cu normele prevăzute în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (4), și care sunt verificate în conformitate cu capitolul III din prezentul regulament («datele agregate verificate privind emisiile la nivel de societate»).
- (3) Autoritatea de administrare poate solicita societăților să prezinte datele agregate verificate privind emisiile la nivel de societate până la o dată anterioară datei de 31 martie, dar nu mai devreme de 28 februarie.

(4) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a completa prezentul regulament cu normele de monitorizare și de raportare a datelor agregate la nivel de societate și de transmitere a datelor agregate privind emisiile la nivel de societate către autoritatea de administrare.”

8. Articolul 12 se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Formatul raportului privind emisiile și al raportării datelor agregate privind emisiile la nivel de societate”;

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

„(1) Raportul privind emisiile și raportarea datelor agregate privind emisiile la nivel de societate se transmit cu ajutorul unor sisteme automatizate și al unor formate pentru schimbul de date, inclusiv al unor formate-cadru electronice.”

9. Articolul 13 se modifică după cum urmează:

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

„(2) Verificatorul evaluează conformitatea raportului privind emisiile și a raportului menționat la articolul 11 alineatul (2) cu cerințele prevăzute la articolele 8-12 și în anexele I și II.”;

(b) se adaugă alineatele (5) și (6) cu următorul text:

„(5) Verificatorul evaluează conformitatea datelor agregate privind emisiile la nivel de societate cu cerințele prevăzute în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (6).

În cazul în care verificatorul, oferind o asigurare rezonabilă în acest sens, concluzionează că datele agregate privind emisiile la nivel de societate nu conțin inexactități materiale, verificatorul emite un raport de verificare în care declară că datele agregate privind emisiile la nivel de societate au fost considerate satisfăcătoare în conformitate cu normele prevăzute în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (6).

(6) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a completa prezentul regulament cu normele de verificare a datelor agregate privind emisiile la nivel de societate și de emiteră a raportului de verificare.”

10. Articolul 14 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (2), litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) calculele care au dus la determinarea emisiilor totale [...] de gaze cu efect de seră și a emisiilor totale agregate [...] de gaze cu efect de seră reglementate de Directiva 2003/87/CE în legătură cu activitățile de transport maritim în conformitate cu anexa I la directiva respectivă care trebuie raportate în temeiul directivei respective [...] în legătură cu activitățile de transport maritim;”;

(b) se adaugă alineatul (4) cu următorul text:

„(4) Atunci când analizează verificarea datelor agregate privind emisiile la nivel de societate, verificatorul evaluează caracterul complet și coerența datelor raportate cu informațiile furnizate de societate, inclusiv cu rapoartele sale privind emisiile verificate și cu raportul menționat la articolul 11 alineatul (2).”

11. La articolul 15 se adaugă alineatul (6) cu următorul text:

„(6) În ceea ce privește verificarea datelor agregate privind emisiile la nivel de societate, verificatorul și societatea trebuie să respecte normele de verificare prevăzute în actele delegate adoptate în temeiul celui de al doilea paragraf. Verificatorul nu verifică raportul privind emisiile și raportul menționat la articolul 11 alineatul (2) pentru fiecare navă aflată în responsabilitatea societății.

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a completa prezentul regulament cu normele de verificare a datelor agregate privind emisiile la nivel de societate, inclusiv în ceea ce privește metodele și procedura de verificare.”

12. La articolul 16, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Verificatorii care evaluează planurile de monitorizare, rapoartele privind emisiile și datele agregate privind emisiile la nivel de societate și care emit rapoartele de verificare și documentele de conformitate menționate în prezentul regulament sunt acreditați pentru activități din domeniul de aplicare al prezentului regulament de către un organism național de acreditare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 765/2008.”

13. La articolul 20, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text⁴⁶:

„(3) În cazul navelor care nu au respectat cerințele de monitorizare și de raportare pentru două sau mai multe perioade de raportare consecutive și în cazul în care alte măsuri de executare nu au asigurat respectarea acestora, după ce i-a acordat societății în cauză posibilitatea de a-și prezenta observațiile, autoritatea competentă a statului membru din portul de intrare poate emite un ordin de expulzare, care este notificat Comisiei, EMSA, celorlalte state membre și statului de pavilion în cauză. Ca urmare a emiterii unui astfel de ordin de expulzare, orice stat membru, cu excepția statului membru al cărui pavilion îl arborează nava în cauză, refuză intrarea navei respective în oricare dintre porturile sale până la îndeplinirea de către societate a obligațiilor de monitorizare și de raportare ce îi revin în conformitate cu articolele 11 și 18. În cazul în care nava arborează pavilionul unui stat membru și pătrunde [...] sau este găsită [...] într-unul din porturile acestuia, după ce îi acordă companiei în cauză posibilitatea de a-și prezenta observațiile, statul membru respectiv [...] reține nava până când societatea își îndeplinește obligațiile.

⁴⁶ Pentru a se alinia la formularea din Directiva ETS.

În cazul în care se constată că o navă care arborează pavilionul unui stat membru nu își îndeplinește obligațiile, astfel cum se menționează la primul paragraf, în timp ce se află într-unul dintre porturile statului membru al cărui pavilion îl arborează, după ce îi acordă companiei în cauză posibilitatea de a-și prezenta observațiile, statul membru în cauză poate să emită un ordin de reținere a pavilionului până când compania de transport maritim își îndeplinește obligațiile. Statul membru informează Comisia, EMSA și celelalte state membre cu privire la aceasta. [...]

Respectarea obligațiilor respective este confirmată prin notificarea unui document de conformitate valabil către autoritatea națională competentă care a emis ordinul de expulzare. Prezentul alineat nu aduce atingere normelor maritime internaționale aplicabile în cazul navelor aflate în pericol.”

13a. La articolul 20 alineatul (5) se adaugă următorul paragraf:

„Posibilitatea de a obține o derogare în temeiul prezentului alineat nu se aplică unui stat membru a cărui autoritate responsabilă este autoritatea de administrare a unei companii de transport maritim.”

13b. La articolul 21 alineatul (2), litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) identitatea navei (denumirea, societatea, numărul de identificare OMI și portul de înmatriculare sau portul de origine);”

13c. La articolul 21, alineatul (5) se modifică după cum urmează:

„(5) Comisia evaluează o dată la doi ani impactul global al sectorului transportului maritim asupra climei planetei, inclusiv ca urmare a emisiilor care nu au legătură cu CO₂ sau ca urmare a efectelor altor gaze cu efect de seră și ale particulelor cu potențial de încălzire globală care nu sunt reglementate de prezentul regulament.”

13d. Se introduce următorul articol:

„Articolul 22a

Revizuire

Până cel târziu la 31 decembrie 2024, Comisia revizuieste prezentul regulament, ținând seama în special de experiența suplimentară dobândită ca urmare a punerii sale în aplicare. Revizuirea include o evaluare a oportunității includerii navelor cu un tonaj brut [...] care să nu depășească 5 000, dar care să nu fie mai mic de 400 în domeniul de aplicare al prezentului regulament, în vederea unei posibile includeri ulterioare a acestora în Directiva 2003/87/CE sau a propunerii altor măsuri de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de astfel de nave. Revizuirea este însoțită, dacă este cazul, de o propunere de modificare a prezentului regulament.”

14. Articolul 23 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (2) se adaugă următorul paragraf:

„Competența de a adopta actele delegate menționate la [...] articolul 6 alineatul (8), articolul 7 alineatul (5), articolul 11a alineatul (4), articolul 13 alineatul (6) și articolul 15 alineatul (6) este conferită Comisiei pe o perioadă nedeterminată de la data intrării în vigoare a [Regulamentului UE revizuit privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim].”;

(b) la alineatele (3) și (5), cuvintele „la articolul 5 alineatul (2), la articolul 15 alineatul (5) și la articolul 16 alineatul (3)” se înlocuiesc cu cuvintele „la articolul 5 alineatul (2), articolul 6 alineatul (8), articolul 7 alineatul (5), articolul 11a alineatul (4), articolul 13 alineatul (6), articolul 15 alineatele (5) și (6) și articolul 16 alineatul (3)”;

(c) la alineatul (5), se adaugă următorul paragraf:

„Cu toate acestea, ultima teză de la primul paragraf nu se aplică actelor delegate adoptate până la 1 octombrie 2023 în temeiul articolului 5 alineatul (2) al doilea paragraf, al articolului 6 alineatul (8) al doilea paragraf, al articolului 11 alineatul (4) și al articolului 15 alineatul (5)”.

Articolul 2

Intrarea în vigoare și aplicarea

1. Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.
2. Se aplică de la data intrării în vigoare. Cu toate acestea, articolul 1 alineatul (2) litera (b) se aplică de la 1 ianuarie 2024.

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

ANEXĂ

Anexa I la Directiva 2003/87/CE se modifică după cum urmează:

Punctele 1 și 3 se înlocuiesc cu următoarele puncte:

„1. Instalațiile sau părți din instalațiile utilizate pentru cercetare, dezvoltare și testarea unor noi produse și procese [...] nu intră sub incidența prezentei directive. [...] Nu intră sub incidența prezentei directive instalațiile în cazul cărora, în timpul perioadei precedente de cinci ani prevăzute la articolul 11 alineatul (1) al doilea paragraf, emisiile provenite din arderea biomasei care respectă criteriile stabilite în temeiul articolului 14 contribuie, în medie, la mai mult de 95 % din media totală a emisiilor de gaze cu efect de seră.

3. La calcularea puterii termice nominale totale a unei instalații pentru a se decide cu privire la includerea acesteia în EU ETS, se însumează puterea termică nominală a tuturor unităților tehnice care fac parte din aceasta și în care se ard combustibili în cadrul instalației respective. Aceste unități ar putea include orice tip de cazane, arzătoare, turbine, încălzitoare, furnale, incineratoare, cuptoare de calcinare, etuve, cuptoare, uscătoare, motoare, pile de combustie, instalații de ardere în buclă chimică, facle și instalații de post-combustie termică sau catalitică. Instalațiile cu putere termică nominală mai mică de 3 MW nu sunt luate în calcul.”

– Tabelul se modifică după cum urmează:

(i) al doilea rând se înlocuiește cu următorul text:

| | |
|--|--------------------|
| „Rafinarea uleiurilor, atunci când sunt exploatate instalații de ardere cu o putere termică nominală totală de peste 20 MW | Dioxid de carbon”; |
|--|--------------------|

(ii) al cincilea rând se înlocuiește cu următorul text:

| | |
|---|--------------------|
| „Producerea fontei sau oțelului (topire primară sau secundară) inclusiv instalații pentru turnare continuă, cu o capacitate de producție mai mare de 2,5 tone pe oră. | Dioxid de carbon”; |
|---|--------------------|

(iii) al șaptelea rând se înlocuiește cu următorul text:

| | |
|--|--|
| „Producerea de aluminiu primar sau alumină | Dioxid de carbon și perfluorocarburi”; |
|--|--|

(a) al cincisprezecelea rând al categoriilor de activități se înlocuiește cu următorul text:

| | |
|---|-----------------------|
| 3. „Uscarea sau calcinarea ghipsului sau fabricarea plăcilor din ipsos și a altor produse din ghips, cu o capacitate de producție de ghips calcinat sau de ghips secundar uscat de peste 20 de tone pe zi | 4. Dioxid de carbon”; |
|---|-----------------------|

(iv) al optsprezecelea rând se înlocuiește cu următorul text:

| | |
|--|--------------------|
| „Producerea de negru de fum, implicând carbonizarea unor substanțe organice precum uleiurile, gudronul, reziduurile de cracare și de distilare, cu o capacitate de producție de peste 50 de tone pe zi | Dioxid de carbon”; |
|--|--------------------|

(v) al douăzeci și patruilea rând se înlocuiește cu următorul text:

| | |
|---|--------------------|
| „Producerea de hidrogen (H ₂) și de gaze de sinteză, cu o capacitate de producție care depășește 25 de tone pe zi | Dioxid de carbon”; |
|---|--------------------|

(vi) al douăzeci și șaptelea rând se înlocuiește cu următorul text:

| | |
|--|--------------------|
| „Transportul gazelor cu efect de seră în vederea stocării geologice într-un sit de stocare autorizat în temeiul Directivei 2009/31/CE, cu excepția emisiilor care fac obiectul unei alte activități în temeiul prezentei directive | Dioxid de carbon”; |
|--|--------------------|

(vii) după ultimul rând nou se adaugă următorul rând, cu o linie de separare între rânduri:

| | |
|--|--|
| <p>„Transportul maritim</p> <p>Activitățile de transport maritim ale navelor care intră sub incidența Regulamentului (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului, care efectuează călătorii în scopul transportului de pasageri sau de mărfuri în scopuri comerciale</p> | <p>[...] <u>Dioxid de carbon</u>”;</p> |
|--|--|

1. Anexa Iib la Directiva 2003/87/CE se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA Iib

**Partea A - DISTRIBUIREA FONDURILOR DIN FONDUL PENTRU MODERNIZARE ÎN
CONFORMITATE CU ARTICOLUL 10 ALINEATUL (1) AL TREILEA PARAGRAF**

| | Cotă-parte |
|----------|------------|
| Bulgaria | 5,84 % |
| Cehia | 15,59 % |
| Estonia | 2,78 % |
| Croația | 3,14 % |
| Letonia | 1,44 % |
| Lituania | 2,57 % |
| Ungaria | 7,12 % |
| Polonia | 43,41 % |
| România | 11,98 % |
| Slovacia | 6,13 % |

**Partea B - DISTRIBUIREA FONDURILOR DIN FONDUL PENTRU MODERNIZARE ÎN
CONFORMITATE CU ARTICOLUL 10 ALINEATUL (1) AL PATRULEA PARAGRAF**

| | Cotă-parte |
|-----------------|----------------|
| Bulgaria | <u>4,9</u> % |
| Cehia | 12, <u>6</u> % |
| Estonia | 2, <u>1</u> % |
| Grecia | 10, <u>1</u> % |
| Croația | 2,3 % |
| Letonia | 1, <u>0</u> % |
| Lituania | 1,9 % |
| Ungaria | 5, <u>8</u> % |
| Polonia | 34, <u>2</u> % |
| Portugalia | 8, <u>6</u> % |
| România | 9, <u>7</u> % |
| Slovacia | 4, <u>8</u> % |
| <u>Slovenia</u> | <u>2,0</u> % |

2. Se introduc următoarele anexe ca anexele III, IIIa și IIIb la Directiva 2003/87/CE:

„ANEXA III

ACTIVITATEA CARE FACE OBIECTUL CAPITOLULUI IVa

| | |
|--|---|
| <p>Activitate:</p> <p>1. Eliberarea pentru consum a combustibililor utilizați pentru ardere în sectorul construcțiilor și al transportului rutier.</p> <p>Această activitate nu include:</p> <p>(a) eliberarea pentru consum a combustibililor utilizați în activitățile prevăzute în anexa I la prezenta directivă, cu excepția cazului în care sunt utilizați pentru ardere în cadrul activităților de transport al gazelor cu efect de seră în vederea stocării geologice (al douăzeci și șaptelea rând al categoriilor de activități);</p> <p>(b) eliberarea pentru consum a combustibililor pentru care factorul de emisie este zero.</p> <p>2. Sectoarele construcțiilor și transportului rutier corespund următoarelor surse de emisii, definite în Orientările IPCC din 2006 pentru inventarele naționale ale gazelor cu efect de seră, cu modificările necesare ale definițiilor respective, după cum urmează:</p> <p>(a) generarea combinată de căldură și energie electrică (CHP) (codul categoriei de sursă 1A1a ii) și centrale termice (codul categoriei de sursă 1A1a iii), în măsura în care acestea produc căldură pentru categoriile vizate la literele (c) și (d) de la prezentul punct, fie direct, fie prin intermediul rețelelor de termoficare;</p> <p>(b) transportul rutier (codul categoriei de sursă 1A3b), cu excepția utilizării vehiculelor agricole pe drumuri asfaltate;</p> <p>(c) sectorul comercial sau instituțional (codul categoriei de sursă 1A4a);</p> <p>(d) sectorul rezidențial (codul categoriei de sursă 1A4b).</p> | <p>Gaze cu efect de seră</p> <p>Dioxid de carbon (CO₂)</p> |
|--|---|

**AJUSTAREA FACTORULUI LINEAR DE REDUCERE ÎN CONFORMITATE CU
ARTICOLUL 30c ALINEATUL (2)**

1. În cazul în care media emisiilor raportate în temeiul capitolului IVa pentru anii 2024-2026 este cu peste 2 % mai mare decât valoarea cantității din 2025 definită în conformitate cu articolul 30c alineatul (1) și dacă aceste diferențe nu se datorează diferenței mai mici de 5 % dintre emisiile raportate în temeiul capitolului IVa și datele din inventar ale emisiilor de gaze cu efect de seră din 2025 ale Uniunii din categoriile de surse ale CCONUSC pentru sectoarele vizate de capitolul IVa, factorul linear de reducere se calculează prin ajustarea factorului linear de reducere menționat la articolul 30c alineatul (1).
2. Factorul linear de reducere ajustat în conformitate cu punctul 1 se determină după cum urmează:

$[LRF_{adj} = 100 \% * ((MRV_{[2024-2026]} - (MRV_{[2024-2026]} + (ESR_{[2024]} - 6 * LRF_{[2024]} * ESR_{[2024]}) - MRV_{[2024-2026]}) / 5)) / MRV_{[2024-2026]}]$, unde,

LRF_{adj} este factorul linear de reducere ajustat;

$MRV_{[2024-2026]}$ este media emisiilor verificate în temeiul capitolului IVa pentru anii 2024-2026;

$ESR_{[2024]}$ reprezintă valoarea emisiilor din 2024, definită în conformitate cu articolul 30c alineatul (1), pentru sectoarele vizate de capitolul IVa;

$LRF_{[2024]}$ este factorul linear de reducere menționat la articolul 30c alineatul (1).]”

3. Anexa IV la Directiva 2003/87/CE se modifică după cum urmează:

în partea A, secțiunea „Calculul” se modifică după cum urmează:

(i) în al patrulea paragraf, ultima teză “Factorul de emisie pentru biomasă este zero.” se înlocuiește cu următorul text:

„Factorul de emisie pentru biomasă care respectă criteriile de durabilitate și criteriile de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru utilizarea biomasei stabilite prin Directiva (UE) 2018/2001, cu orice ajustări necesare pentru aplicarea în temeiul prezentei directive, astfel cum se prevede în actele de punere în aplicare menționate la articolul 14, este zero.”;

(ii) al șaselea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Se folosesc factorii implicați de oxidare elaborați în temeiul Directivei 2010/75/UE, cu excepția cazurilor în care operatorul poate demonstra că factorii specifici activității sunt mai exacti.”;

(b) în partea B, secțiunea „Monitorizarea emisiilor de dioxid de carbon” al patrulea paragraf, ultima teză „Factorul de emisie pentru biomasă este zero.” se înlocuiește cu următorul text:

„Factorul de emisie pentru biomasă care respectă criteriile de durabilitate și criteriile de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru utilizarea biomasei stabilite prin Directiva (UE) 2018/2001, cu orice ajustări necesare pentru aplicarea în temeiul prezentei directive, astfel cum se prevede în actele de punere în aplicare menționate la articolul 14, este zero.”;

(a) se adaugă partea C, după cum urmează:

„PARTEA C — Monitorizarea și raportarea emisiilor corespunzătoare activității menționate în anexa III

Monitorizarea emisiilor

Emisiile sunt monitorizate prin calcul.

Calculul

Emisiile se calculează cu ajutorul următoarei formule:

Combustibil eliberat pentru consum × factor de emisie

Combustibilul eliberat pentru consum include cantitatea de combustibil eliberat pentru consum de către entitatea reglementată.

Se folosesc factorii standard de emisie din liniile directoare IPCC pentru inventariere din 2006 sau actualizările ulterioare ale respectivelor linii directoare, cu excepția cazului în care factorii de emisie specifici combustibilului, identificați de laboratoare acreditate independente care folosesc metode analitice acceptate, sunt mai exacti.

Pentru fiecare entitate reglementată și combustibil în parte se efectuează un calcul separat.

Raportarea emisiilor

Fiecare entitate reglementată include în raportul său următoarele informații:

A. Date de identificare a entității reglementate, inclusiv:

- denumirea entității reglementate;
- adresa acesteia, inclusiv codul poștal și țara;
- tipul de combustibili eliberați pentru consum și activitățile prin care eliberează combustibilii pentru consum, inclusiv tehnologia utilizată;
- adresa, numărul de telefon, numărul de fax și adresa de e-mail ale unei persoane de contact și
- numele proprietarului entității reglementate și al societății-mamă.

B. Pentru fiecare tip de combustibil eliberat pentru consum și care este utilizat pentru ardere în sectorul clădirilor și al transportului rutier, astfel cum sunt definite în anexa III, pentru care se calculează emisiile:

- cantitatea de combustibil eliberat pentru consum;
- factorii de emisie;
- emisiile totale;
- utilizarea (utilizările) finală (finale) a (ale) combustibilului eliberat pentru consum și
- gradul de incertitudine.

Statele membre iau măsuri pentru coordonarea cerințelor de raportare cu orice alte cerințe de raportare existente pentru a reduce la minimum sarcinile societăților privind raportarea.”;

4. În anexa V la Directiva 2003/87/CE se adaugă următoarea parte C:

„PARTEA C — Verificarea emisiilor corespunzătoare activității menționate în anexa III

Principii generale

1. Emisiile corespunzătoare activității menționate în anexa III fac obiectul verificării.
2. Procesul de verificare include evaluarea raportului în temeiul articolului 14 alineatul (3) și a monitorizării de pe parcursul anului anterior. Verificarea abordează fiabilitatea, credibilitatea și acuratețea sistemelor de monitorizare și datele și informațiile raportate cu privire la emisii, în special:
 - (a) combustibilii eliberați pentru consum declarați și calculele aferente;
 - (b) selectarea și utilizarea factorilor de emisie;
 - (c) calculele care au condus la determinarea emisiilor generale.

3. Emisiile raportate pot fi validate numai dacă există date și informații fiabile și credibile care permit determinarea emisiilor cu un grad ridicat de certitudine. Un grad ridicat de certitudine presupune demonstrarea de către entitatea reglementată a faptului că:

(a) datele raportate nu conțin neconcordanțe;

(b) datele au fost colectate în conformitate cu standardele științifice aplicabile și

(c) înregistrările relevante privind entitatea reglementată sunt complete și coerente.

4. Verificatorul are drept de acces în toate zonele și la toate înregistrările legate de subiectul verificării.

5. Verificatorul ține seama de faptul că entitatea reglementată este sau nu înregistrată în cadrul Sistemului Uniunii de management de mediu și audit (EMAS).

Metodologie

Analiza strategică

6. Verificarea se bazează pe o analiză strategică a tuturor cantităților de combustibili eliberate pentru consum de către entitatea reglementată. În acest scop, verificatorul trebuie să aibă o imagine de ansamblu asupra tuturor activităților prin care entitatea reglementată eliberează combustibilii pentru consum și asupra importanței acestora în ceea ce privește emisiile.

Analiza procesului

7. Verificarea informațiilor prezentate se realizează, după caz, în locul în care se află entitatea reglementată. Verificatorul recurge la controale prin sondaj pentru a determina fiabilitatea datelor și informațiilor raportate.

Analiza riscurilor

8. Verificatorul supune toate mijloacele prin care combustibilii sunt eliberați pentru consum de către entitatea reglementată unei evaluări cu privire la fiabilitatea datelor privind emisiile generale ale entității reglementate.

9. Pe baza acestei analize, verificatorul identifică explicit elementele care prezintă un grad ridicat de risc de eroare și alte aspecte ale procedurii de monitorizare și raportare care este posibil să contribuie la apariția unor erori în determinarea emisiilor generale. Este vorba în special de calculele necesare pentru a determina nivelul emisiilor din surse individuale. Este acordată o atenție specială elementelor care prezintă un risc ridicat de eroare și aspectelor din cadrul procedurii de monitorizare menționate anterior.

10. Verificatorul ia în considerare orice metode eficiente de control al riscului aplicate de entitatea reglementată în vederea reducerii la minimum a gradului de incertitudine.

Raport

11. Verificatorul pregătește un raport privind procesul de validare în care menționează dacă raportul în conformitate cu articolul 14 alineatul (3) este satisfăcător. Raportul specifică toate aspectele relevante pentru activitatea desfășurată. Verificatorul poate declara că raportul în conformitate cu articolul 14 alineatul (3) este satisfăcător în cazul în care, în opinia sa, declarațiile cu privire la emisiile totale nu prezintă erori semnificative.

Cerința minimă privind competența verificatorului

12. Verificatorul este independent de entitatea reglementată, își desfășoară activitățile cu profesionalism și obiectivitate și înțelege:

- (a) dispozițiile prezentei directive, precum și standardele și indicațiile relevante adoptate de Comisie în conformitate cu articolul 14 alineatul (1);

- (b) actele cu putere de lege și actele administrative relevante pentru activitățile care fac obiectul verificării și
 - (c) modul în care sunt generate toate informațiile referitoare la toate mijloacele prin care combustibilii sunt eliberați pentru consum de către entitatea reglementată, în special în ceea ce privește colectarea, măsurarea, calcularea și raportarea datelor.”
-