

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

Dosar interinstituțional:
2021/0207(COD)

10509/22
ADD 2

CLIMA 304
ENV 640
ENER 322
TRANS 426
COMPET 522
ECOFIN 650
AVIATION 144
CODEC 966

NOTĂ

Sursă:	Președinția
Destinatar:	Consiliul
Nr. doc. Csie:	10917/21 - COM (2021) 552 final
Subiect:	Pachetul „Pregătiți pentru 55” Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2003/87/CE în ceea ce privește contribuția sectorului aviației la obiectivul Uniunii de reducere a emisiilor la nivelul întregii economii și de punere în aplicare în mod corespunzător a unei măsurii globale bazate pe piață – Abordare generală

În vederea reuniunii Consiliului Mediu din 28 iunie 2022, în anexă, se pune la dispoziția delegațiilor 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**

**în ceea ce privește contribuția sectorului aviației la obiectivul Uniunii de reducere a emisiilor
la nivelul întregii economii și de punere în aplicare în mod corespunzător a unei măsuri
globale bazate pe piață¹**

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 textul de compromis anterior al președinției sunt marcate cu **caractere
aldine subliniate**, iar eliminările prin [...]. Modificările anterioare sunt subliniate.

² JO C , , p. .

³ JO C , , p. .

întrucât:

- (1) Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁴ a instituit un sistem de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în Uniune, pentru a promova reducerile emisiilor de gaze cu efect de seră într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor și din punct de vedere economic. Activitățile de aviație au fost incluse în sistemul UE de comercializare a certificatelor de emisii prin Directiva 2008/101/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁵.
- (2) Acordul de la Paris, adoptat în decembrie 2015 în temeiul Convenției-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice (CCONUSC), a intrat în vigoare în noiembrie 2016 („Acordul de la Paris”)⁶. Părțile la Acordul de la Paris au convenit să mențină creșterea temperaturii medii globale mult sub 2 °C în raport cu nivelul din perioada preindustrială și să continue eforturile pentru a limita creșterea temperaturii la peste 1,5 °C în raport cu nivelul din perioada preindustrială. Pentru a atinge obiectivele Acordului de la Paris, toate sectoarele economiei trebuie să contribuie la reducerea emisiilor, inclusiv aviația internațională.
- (3) Consiliul Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) a adoptat prima ediție a Standardelor internaționale și a practicilor recomandate referitoare la protecția mediului – Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA) (volumul IV din anexa 16 la Convenția de la Chicago) în cadrul celei de a zecea reuniuni din cadrul celei de a 214-a sesiuni, care a avut loc la 27 iunie 2018. Uniunea și statele sale membre continuă să sprijine CORSIA și se angajează să o pună în aplicare încă de la începutul fazei-pilot 2021-2023⁷.

⁴ Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisii 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).

⁵ Directiva 2008/101/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 de modificare a Directivei 2003/87/CE pentru a include activitățile de aviație în sistemul de comercializare a cotelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității (JO L 8, 13.1.2009, p. 3).

⁶ Acordul de la Paris (JO L 282, 19.10.2016, p. 4).

⁷ Decizia (UE) 2020/954 a Consiliului din 25 iunie 2020 privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene, în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale, în ceea ce privește notificarea participării voluntare la Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA) începând cu 1 ianuarie 2021 și în ceea ce privește opțiunea selectată pentru calcularea, în perioada 2021-2023, a cerințelor de compensare care îi vizează pe operatorii de aeronave (JO L 212, 3.7.2020, p. 14).

- (4) În conformitate cu Decizia (UE) 2018/2027 a Consiliului⁸, statele membre au notificat Secretariatului OACI diferențele dintre CORSIA și EU ETS. Obiectivul a fost de a menține acquis-ul Uniunii și viitorul spațiu de politică, precum și nivelul de ambiție al Uniunii în materie de climă și rolurile exclusive ale Parlamentului European și ale Consiliului în luarea deciziilor cu privire la conținutul legislației Uniunii. În urma adoptării acestei modificări a Directivei 2003/87/CE, notificarea către Secretariatul OACI a diferențelor dintre CORSIA și EU ETS ar trebui să fie actualizată prin intermediul unei a doua notificări a diferențelor în conformitate cu dreptul Uniunii pentru a reflecta revizuirile aduse dreptului Uniunii.
- (5) Abordarea provocărilor legate de climă și mediu și atingerea obiectivelor Acordului de la Paris se află în centrul Comunicării privind „Pactul verde european”, adoptată de Comisie la 11 decembrie 2019⁹.
- (6) În cadrul angajamentului actualizat de reducere stabilit la nivel național al Uniunii și al statelor sale membre, prezentat secretariatului CCONUSC la 17 decembrie 2020, Uniunea s-a angajat să reducă emisiile nete de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii cu cel puțin 55 % față de nivelurile din 1990 până în 2030¹⁰.
- (7) Uniunea a consacrat în legislație obiectivul neutralității climatice la nivelul întregii economii până în 2050 în Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului¹¹. Regulamentul respectiv stabilește, de asemenea, un angajament intern obligatoriu al Uniunii de reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră (emisii după deducerea absorbțiilor) cu cel puțin 55 % sub nivelurile din 1990 până în 2030.

⁸ Decizia (UE) 2018/2027 a Consiliului din 29 noiembrie 2018 privind poziția care urmează să fie adoptată, în numele Uniunii Europene, în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale în ceea ce privește prima ediție a Standardelor internaționale și a practicilor recomandate referitoare la protecția mediului – Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA) (JO L 325, 20.12.2018, p. 25).

⁹ COM(2019) 640 final.

¹⁰ https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

¹¹ Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice (Legea europeană a climei) (JO L 243, 9.7.2021, p. 1).

- (8) Prezenta modificare a Directivei 2003/87/CE vizează punerea în aplicare, în sectorul aviației, a contribuțiilor Uniunii în temeiul Acordului de la Paris și a cadrului de reglementare pentru atingerea obiectivului climatic obligatoriu al Uniunii pentru 2030 de reducere la nivel intern a emisiilor nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % față de nivelurile din 1990 până în 2030, stabilit în Regulamentul (UE) 2021/
- (9) Aviația ar trebui să contribuie la eforturile de reducere a emisiilor necesare pentru atingerea obiectivului climatic al Uniunii pentru 2030. Prin urmare, cantitatea totală de certificate pentru aviație ar trebui consolidată și supusă factorului linear de reducere.
- (10) Realizarea obiectivului climatic mai ambițios va necesita canalizarea unui număr cât mai mare de resurse posibil către tranziția climatică. Prin urmare, toate veniturile obținute în urma licitării certificatelor de emisii care nu sunt atribuite bugetului Uniunii ar trebui utilizate în scopuri legate de climă.
- (11) În conformitate cu articolul 28b alineatul (3) din Directiva 2003/87/CE, Uniunea trebuie să evalueze schema CORSIA a OACI și să o pună în aplicare în mod corespunzător și în concordanță cu angajamentul Uniunii de reducere a emisiilor la nivelul întregii economii pentru 2030.
- (12) Cantitatea totală de certificate pentru aviație ar trebui consolidată la nivelul alocării pentru zborurile care pleacă de pe un aerodrom situat în SEE și care sosesc pe un aerodrom situat în SEE, în Elveția sau în Regatul Unit. Alocarea pentru anul 2024 ar trebui să se bazeze pe alocarea totală pentru operatorii de aeronave activi în anul 2023, redusă cu factorul linear de reducere prevăzut la articolul 9 din Directiva 2003/87/CE. Nivelul alocării ar trebui majorat pentru a se ține seama de rutele care nu au fost acoperite de EU ETS în anul 2023, dar care sunt acoperite de EU ETS începând cu anul 2024.
- (13) Creșterea licitării începând cu anul următor intrării în vigoare a prezentei modificări a Directivei 2003/87/CE ar trebui să fie regula pentru alocarea certificatelor în sectorul aviației, ținând seama de capacitatea sectorului de a transfera costul crescut al emisiilor de CO₂. În perioada 2024-2026 ar trebui pusă în aplicare o eliminare treptată a alocării cu titlu gratuit, iar începând cu 2027 ar trebui introdusă licitația integrală.

- (13a) Tranziția de la utilizarea combustibililor fosili la utilizarea tot mai frecventă a combustibililor de aviație durabili ar juca un rol în realizarea decarbonizării transportului aerian. Cu toate acestea, având în vedere nivelul ridicat al concurenței dintre operatorii de aeronave, piața UE a combustibililor de aviație durabili aflată în curs de dezvoltare și diferența importantă de preț dintre kerosenul fosil și combustibilii alternativi, această tranziție ar trebui să fie sprijinită de o combinație de politici în ceea ce privește oferta, cum ar fi [Regulamentul privind inițiativa ReFuelEU în domeniul aviației], și în ceea ce privește cererea, prin stimularea pionierilor în acest domeniu cu ajutorul unor măsuri de sprijin tranzitorii adecvate pentru a reduce aceste diferențe de preț. Prin urmare, în perioada 1 ianuarie 2024-31 decembrie 2030, certificatele ar trebui să fie alocate într-un mod similar cu contractele pentru diferență, acoperind o parte din diferența de preț rămasă dintre kerosenul fosil și combustibilii identificați la articolul 4 alineatul (1) din [Regulamentul privind inițiativa ReFuelEU în domeniul aviației]. Certificatele respective ar trebui să țină seama de prețul carbonului prin promovarea unor reduceri sporite ale emisiilor de gaze cu efect de seră, proporțional cu cantitatea de combustibili utilizați, astfel cum a fost raportată în temeiul Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2018/2066 al Comisiei. În acest scop, ar trebui rezervate maximum 20 de milioane de certificate pentru perioada 1 ianuarie 2024-31 decembrie 2030. Aceste certificate ar trebui să provină din rezerva totală de certificate disponibile pentru aviație și să fie utilizate numai pentru zborurile vizate de EU ETS și fără discriminare.
- (14) Directiva 2003/87/CE ar trebui, de asemenea, modificată în ceea ce privește unitățile de conformitate acceptabile, pentru a se ține seama de criteriile de eligibilitate ale unității adoptate de Consiliul OACI în cadrul celei de a 216-a sesiuni din martie 2019, ca element esențial al CORSIA. Companiile aeriene cu sediul în Uniune ar trebui să poată utiliza [...] unitățile pentru asigurarea conformității zborurilor înspre sau dinspre țări terțe considerate drept participante la CORSIA. Pentru a se asigura că punerea în aplicare a CORSIA de către Uniune sprijină obiectivele Acordului de la Paris și oferă stimulente pentru o largă participare la CORSIA, [...] unitățile ar trebui să provină de la state care sunt părți la Acordul de la Paris și care participă la CORSIA, iar dubla contabilizare a [...] unităților ar trebui evitată.

- (15) În vederea asigurării unor condiții uniforme de utilizare a [...] unităților în conformitate cu articolul 11a din Directiva 2003/87/CE, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a adopta o listă a [...] unităților care au fost considerate acceptabile de Consiliul OACI pentru a fi utilizate pentru conformitatea cu CORSIA și care îndeplinesc condițiile de eligibilitate de mai sus. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului¹².
- (16) Pentru a se asigura că sunt instituite măsurile necesare pentru autorizarea de către părțile participante, ajustările în timp util ale raportării emisiilor antropice de la surse și a absorbțiilor de către absorbanți care fac obiectul contribuțiilor stabilite la nivel național ale părților participante, precum și pentru a se evita dubla contabilizare și creșterea netă a emisiilor globale, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a stabili cerințe detaliate pentru astfel de măsuri. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului¹³.

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

¹³ 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).

- (17) [...] Calcularea cerințelor de compensare în cadrul CORSIA pentru [...] operatorii de aeronave cu sediul în Uniune ar trebui să se efectueze [...] pe baza Standardelor internaționale și a practicilor recomandate referitoare la protecția mediului ale OACI în ceea ce privește Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională, ținând seama de neaplicarea CORSIA pentru [...] zborurile [...] care pleacă de pe un aerodrom situat în SEE și care sosesc pe un aerodrom situat în SEE, în Elveția sau în Regatul Unit [...], în temeiul principiului distincției clare („clean cut”). Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a adopta o metodologie de calcul ținând seama de diferențele dintre standardele internaționale și practicile recomandate respective și Directiva 2003/87/CE. Respectivile competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului.
- (18) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru includerea pe listă a țărilor despre care se consideră că aplică CORSIA în sensul Directivei 2003/87/CE în temeiul articolului 25a alineatul (3) din directiva respectivă, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a adopta și a menține lista statelor, altele decât țările SEE, Elveția și Regatul Unit, care sunt considerate participante la CORSIA în sensul dreptului Uniunii. Respectivile competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului.
- (19) Întrucât punerea în aplicare și asigurarea respectării CORSIA pentru operatorii de aeronave cu sediul în afara Uniunii sunt prevăzute să îi revină exclusiv țării de origine a acestor operatori de aeronave [...], operatorii de aeronave cu sediul în afara Uniunii nu ar trebui să aibă obligația de a anula unități în vederea conformității cu CORSIA în temeiul prezentei directive [...].

- (19a) Întrucât punerea în aplicare și asigurarea respectării CORSIA pentru operatorii de aeronave cu sediul în afara Uniunii sunt prevăzute să îi revină exclusiv țării de origine a acestor operatori de aeronave, [...] în cazul în care un operator de aeronave cu sediul în afara Uniunii înregistrează emisii semnificative generate de zborurile efectuate în interiorul SEE sau care pleacă de pe un aerodrom din SEE către Elveția sau către Regatul Unit, țara în care își are sediul operatorul de aeronave respectiv poate notifica, de asemenea, diferențe în ceea ce privește aplicarea CORSIA în cazul zborurilor intraeuropene. Directiva 2003/87/CE ar trebui să fie revizuită în lumina evoluțiilor în această privință.
- (19b) Pentru a se stimula participarea la CORSIA și pentru a se evita suprapunerea instrumentelor CORSIA și EU ETS pentru aceleași zboruri, operatorii de aeronave nu ar trebui să fie obligați să restituie certificate în ceea ce privește emisiile generate de zborurile înspre sau dinspre alte țări decât țările SEE, Elveția și Regatul Unit, care sunt considerate participante la CORSIA în sensul dreptului Uniunii.
- (20) Pentru a se asigura egalitatea de tratament în ceea ce privește rutele, zborurile înspre și dinspre țările care nu pun în aplicare CORSIA în sensul dreptului Uniunii, cu excepția zborurilor care pleacă de pe un aerodrom situat în SEE și care sosesc pe un aerodrom situat în SEE, în Elveția sau în Regatul Unit, ar trebui să fie scutite de [...] obligațiile de restituire a certificatelor sau de anulare a unităților. Pentru a stimula punerea în aplicare integrală a CORSIA începând din 2027, exceptarea ar trebui să se aplice emisiilor numai până la 31 decembrie 2026 în ceea ce privește restituirea certificatelor.
- (21) Zborurile înspre și dinspre țările cel mai puțin dezvoltate și statele insulare mici în curs de dezvoltare, astfel cum sunt definite de Organizația Națiunilor Unite, care nu pun în aplicare CORSIA în sensul dreptului Uniunii, altele decât statele al căror PIB pe cap de locuitor este egal sau mai mare decât media Uniunii, ar trebui să fie scutite de [...] obligațiile de restituire a certificatelor sau de anulare a unităților fără o dată-limită pentru exceptare.

- (22) Pentru a asigura condiții uniforme de scutire a operatorilor de aeronave de [...] cerințele de compensare prevăzute la articolul 12 alineatul (8) din Directiva 2003/87/CE în ceea ce privește emisiile generate de zborurile înspre și dinspre țările care aplică CORSIA într-un mod mai puțin strict în legislația lor internă sau care nu aplică dispozițiile CORSIA într-un mod egal cu toți operatorii de aeronave în temeiul articolului 25a alineatul (7) din directiva respectivă, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a scuti companiile aeriene cu sediul în Uniune de [...] cerințele de compensare în ceea ce privește emisiile generate de zborurile în cazul cărora are loc o denaturare semnificativă a concurenței în detrimentul companiilor aeriene cu sediul în Uniune din cauza unui nivel mai redus de strictețe a punerii în aplicare sau a asigurării respectării CORSIA în țara terță. Denaturarea concurenței ar putea fi cauzată de o abordare mai puțin strictă a [...] unităților eligibile sau de dispoziții privind dubla contabilizare. Respectivă competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului.
- (23) Pentru a asigura condiții uniforme de stabilirea unor condiții de concurență echitabile pe rutele dintre două țări diferite care aplică CORSIA, în cazul în care țările respective permit operatorilor de aeronave să utilizeze alte unități decât cele din lista adoptată în temeiul articolului 11a alineatul (8) din Directiva 2003/87/CE, în temeiul articolului 25a alineatul (8) din directiva respectivă, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a permite operatorilor de aeronave cu sediul într-un stat membru să utilizeze și alte tipuri de unități față de lista adoptată în temeiul articolului 11a alineatul (8) sau să nu aibă obligații în temeiul condițiilor de la articolul 11a alineatele (2) și (3). Respectivă competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului.
- (23a) Factorul de emisie aferent kerosenului de aviație (Jet A1 sau Jet A) în cadrul EU ETS ar trebui să fie aliniat la factorul de emisie aferent combustibilului respectiv stabilit în volumul IV din anexa 16 la Convenția privind aviația civilă internațională semnată la 7 decembrie 1944 (Convenția de la Chicago). Nu se efectuează nicio modificare a nivelurilor de alocare ca urmare a creșterii factorului de emisie aferent kerosenului de aviație, deoarece alocările cu titlu gratuit pentru aviație sunt întrerupte în favoarea licitării pentru a se obține reduceri mai mari ale emisiilor.

- (24) Pentru a asigura condiții de concurență echitabile pe rutele dintre două țări terțe care pun în aplicare CORSIA, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din tratat ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește acceptarea altor [...] unități pe rutele respective. 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 din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare¹⁴. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.
- (25) Ar trebui acordată o atenție deosebită promovării accesibilității în regiunile ultraperiferice ale Uniunii. Prin urmare, ar trebui ca, până în 2030, să se prevadă o derogare temporară de la EU ETS pentru emisiile generate de zborurile dintre un aerodrom situat într-o regiune ultraperiferică a unui stat membru și un aerodrom situat în același stat membru, dar în afara regiunii ultraperiferice respective cu scopul de a se răspunde celor mai importante nevoi ale rezidenților în ceea ce privește ocuparea forței de muncă, educația și alte oportunități. Această derogare ar trebui, din aceleași motive, să se aplice zborurilor între aerodromuri situate în aceeași regiune ultraperiferică sau în regiuni ultraperiferice diferite din același stat membru.
- (26) O abordare cuprinzătoare a inovării este importantă pentru atingerea obiectivelor Pactului verde european și pentru competitivitatea industriei europene. Acest lucru este deosebit de important pentru decarbonizarea dificilă a unor sectoare precum aviația și transportul maritim, în care trebuie implementată o combinație de îmbunătățiri operaționale, combustibili alternativi neutri din punctul de vedere al impactului asupra climei și soluții tehnologice. Prin urmare, statele membre ar trebui să se asigure că dispozițiile naționale de transpunere nu împiedică inovațiile și sunt neutre din punct de vedere tehnologic. La nivelul UE, eforturile necesare în materie de C&I sunt sprijinite, printre altele, prin Programul-cadru Orizont Europa, care include finanțare semnificativă și noi instrumente pentru sectoarele care intră sub incidența ETS.

¹⁴ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

- (26a) În conformitate cu articolul 12 alineatul (8) din Directiva 2003/87/CE, astfel cum a fost modificată prin Decizia [XXX] [2021/0204 (COD)], articolul 12 alineatele (6) și (7) din directiva respectivă se aplică până la 31 decembrie 2024 sau până la sfârșitul perioadei de transpunere a prezentei directive, luându-se în considerare data cea mai apropiată. Termenul pentru perioada de transpunere a prezentei directive este 31 decembrie 2023 și, prin urmare, articolul 12 alineatele (6)-(8) din Directiva 2003/87/CE se va aplica în versiunea anterioară modificărilor introduse prin prezenta directivă până la data respectivă.
- (27) Întrucât obiectivele prezentei directive nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere amploarea și efectele sale, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective.
- (28) Prin urmare, Directiva 2003/87/CE ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

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

1. Articolul 3c se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (2) se elimină;

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

„(5) Comisia stabilește cantitatea totală de certificate care urmează să fie alocate pentru operatorii de aeronave pentru anul 2024 pe baza numărului total de certificate alocate pentru operatorii de aeronave care desfășurau activități de aviație care intră în domeniul de aplicare al anexei I în anul 2023, redusă cu factorul linear de reducere specificat la articolul 9, și publică cantitatea respectivă, precum și cantitatea de certificate care ar fi fost alocate cu titlu gratuit în 2024 [...], conform normelor privind alocarea cu titlu gratuit aflate în vigoare anterior introducerii modificărilor prin intermediul [prezentei directive de modificare].

(5a) Maximum 20 de milioane de certificate din cantitatea totală de certificate menționată la alineatul (5) pentru perioada 1 ianuarie 2024-31 decembrie 2030 sunt rezervate pentru operatorii de aeronave, în mod nediscriminatoriu, în vederea alimentării cu combustibilii identificați la articolul 4 alineatul (1) din [Regulamentul privind inițiativa ReFuelEU în domeniul aviației] pentru zborurile care fac obiectul cerințelor de restituire a certificatelor în conformitate cu articolul 12 alineatul (3). Aceste certificate se alocă în același mod ca un contract pentru diferență pentru a acoperi o parte din diferența de preț dintre kerosenul fosil, ținând seama de prețul carbonului, și prețul combustibililor relevanți. Ele acoperă 70 % din diferența de preț rămasă dintre kerosenul fosil și combustibilii relevanți. În cazul în care, pentru un anumit an, cererea de certificate pentru alimentarea cu astfel de combustibili este mai mare decât disponibilitatea certificatelor, acestea se reduc în mod egal pentru toți operatorii de aeronave în cauză.

(5b) Fiecare operator de aeronave poate solicita anual o alocare a certificatelor pentru zborurile din perioada 1 ianuarie 2024-31 decembrie 2030 pentru care trebuie restituite certificate pe baza alimentării declarate cu combustibilii prevăzuți pentru aceste zboruri în conformitate cu utilizarea combustibililor declarată în temeiul Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2018/2066 al Comisiei. Statele membre alocă certificate operatorilor de aeronave sub rezerva disponibilității certificatelor și în conformitate cu actul de punere în aplicare menționat la al treilea paragraf.

Comisia publică anual în Jurnalul Oficial detalii privind diferența de cost dintre kerosenul fosil și combustibilii relevanți.

Comisia stabilește, prin intermediul unor acte delegate, modalitățile detaliate referitoare la calculul anual al diferenței de cost și la alocarea certificatelor pentru alimentarea cu combustibilii identificați la articolul 4 alineatul (1) din [Regulamentul privind inițiativa ReFuelEU în domeniul aviației] și stabilește modalitățile detaliate privind calculul emisiilor de gaze cu efect de seră reduse în conformitate cu utilizarea combustibililor declarată în temeiul Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2018/2066 al Comisiei, precum și modalitățile de luare în considerare a prețului carbonului în cadrul alocării.

Până la 1 ianuarie 2028, Comisia efectuează o evaluare cu privire la aplicarea prezentului alineat și transmite rezultatele acesteia într-un raport în timp util Parlamentului European și Consiliului. Dacă este cazul, raportul poate fi însoțit de o propunere legislativă menită să stimuleze alimentarea cu combustibilii identificați la articolul 4 alineatul (1) din [Regulamentul privind inițiativa ReFuelEU în domeniul aviației] prin alte instrumente decât alocarea de certificate cu titlu gratuit, în corelare cu revizuirea care urmează să fie efectuată în temeiul articolului 14 din [Regulamentul privind inițiativa ReFuelEU în domeniul aviației].

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

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

2. Articolul 3d se modifică după cum urmează:

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

„(1) În perioada 2024-2026, se scot la licitație 15 % din certificatele menționate la articolul 3c alineatele (5) și (6), precum și o parte din restul de 85 % din certificate pentru care ar fi avut loc alocarea cu titlu gratuit. Restul certificatelor pentru anii respectivi se alocă cu titlu gratuit. Proportia de certificate pentru care ar fi avut loc alocarea cu titlu gratuit și care urmează să fie scoase la licitație crește pentru anii respectivi astfel cum se prevede mai jos.

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

[...]

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

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

[...] Începând de la 1 ianuarie 2027, întreaga cantitate de certificate pentru care alocarea cu titlu gratuit ar fi avut loc în anul respectiv se scoate la licitație, cu excepția cantității de certificate menționate la articolul 3c alineatul (5a).”;

(b) se adaugă **următorul** alineat (1a) [...]:

[...] „(1a) Certificatele care sunt alocate cu titlu gratuit se alocă operatorilor de aeronave proporțional cu cota lor de emisii verificate provenite din activități de aviație raportate în 2023. Acest calcul ține seama, de asemenea, de emisiile verificate provenite din activitățile de aviație raportate în ceea ce privește zborurile care sunt acoperite de EU ETS numai de la 1 ianuarie 2024. Până la data de 30 iunie a anului relevant, autoritățile competente emit certificatele care sunt alocate cu titlu gratuit pentru anul respectiv.”;

(c) alineatul (2) se elimină;

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

„Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 23, acte delegate de completare a prezentei directive în ceea ce privește modalitățile detaliate de licitare de către statele membre a certificatelor pentru aviație în conformitate cu alineatele (1) [...] și (1a) din prezentul articol, inclusiv în ceea ce privește modalitățile de licitare impuse [...] pentru transferul unei părți din veniturile provenite din licitarea respectivă către bugetul general al Uniunii ca resurse proprii în conformitate cu articolul 311 alineatul (3) din TFUE.”;

(da) la alineatul (3) a treia teză, cuvintele „Pentru perioada menționată la articolul 3c alineatul (1), anul de referință este 2010, iar pentru fiecare perioadă ulterioară menționată la articolul 3c” se înlocuiesc cu „Pentru fiecare perioadă menționată la articolul 13.”;

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

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

3. Articolele 3e și 3f se elimină.

[...] ¹⁵

5. Articolul 11a se modifică după cum urmează:

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

„(1) Sub rezerva alineatelor (2) și (3) din prezentul articol, operatorii de aeronave care dețin un certificat de operator aerian eliberat de un stat membru sau sunt înregistrați într-un stat membru, inclusiv în regiunile ultraperiferice, pe teritoriile dependente și pe teritoriile statului membru respectiv, pot utiliza următoarele unități pentru a-și îndeplini obligațiile de anulare a unităților în ceea ce privește cantitatea notificată astfel cum se prevede la articolul 12 alineatul (8) [...].;

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

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

¹⁵ Aceeași propunere este formulată, de asemenea, în directiva generală de modificare, la articolul 1 alineatul (8), și este justificată în considerentul 25 din propunerea respectivă. Întrucât lucrările la cele două dosare se desfășoară în paralel, se propune efectuarea modificării în cealaltă propunere numai în cazul în care este justificată în considerente.

- (c) credite autorizate prin acorduri între părți în temeiul alineatului (5);
 - (d) credite acordate pentru proiecte la nivelul Uniunii în temeiul articolului 24a.
- (2) Unitățile menționate la alineatul (1) literele (a) și (b) pot fi utilizate dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:
- (a) provin dintr-o țară care este parte la Acordul de la Paris în momentul utilizării;
 - (b) provin dintr-o țară care este menționată în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 25a alineatul (3) ca participând la Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA). Această condiție nu se aplică emisiilor anterioare anului 2027 și nici țărilor cel mai puțin dezvoltate și statelor insulare mici în curs de dezvoltare, astfel cum sunt definite de Organizația Națiunilor Unite, cu excepția țărilor al căror PIB pe cap de locuitor este egal sau mai mare decât media Uniunii.
- (3) Unitățile menționate la alineatul (1) literele (a), (b) și (c) pot fi utilizate dacă există mecanisme de autorizare de către părțile participante, dacă se efectuează ajustări în timp util ale raportării emisiilor antropice de la surse și a absorbțiilor de către absorbanți care fac obiectul contribuțiilor stabilite la nivel național ale părților participante și dacă se evită dubla contabilizare și creșterea netă a emisiilor globale.

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

(c) alineatul (4) se elimină;

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

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

6. Articolul 12 se modifică după cum urmează:

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

„(6) În conformitate cu metodologia stabilită în actul [...] de punere în aplicare menționat la alineatul (7), statele membre calculează în fiecare an compensarea pentru anul calendaristic precedent în ceea ce privește zborurile către, dinspre și dintre țările enumerate în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 25a alineatul (3) și în ceea ce privește zborurile dintre Elveția sau Regatul Unit și țările care sunt enumerate în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 25a alineatul (3) [...] și, până la data de 30 noiembrie a fiecărui an, informează operatorii de aeronave.

În conformitate cu metodologia stabilită în actul de punere în aplicare menționat la alineatul (7), statele membre calculează, de asemenea, totalul cerințelor finale de compensare pentru o anumită perioadă de conformitate cu CORSIA și informează operatorii de aeronave până la data de 30 noiembrie a anului care urmează ultimului an al perioadei de conformitate cu CORSIA relevante.

Statele membre informează operatorii de aeronave care îndeplinesc toate condițiile următoare cu privire la nivelul compensării:

- (a) operatorii de aeronavă dețin un certificat de operator aerian eliberat de un stat membru sau sunt înregistrați într-un stat membru, inclusiv în regiunile ultraperiferice, pe teritoriile dependente și pe teritoriile statului membru respectiv;
- (b) produc emisii anuale de CO₂ mai mari de 10 000 de tone provenite de la utilizarea aeronavelor cu o masă maximă certificată la decolare mai mare de 5 700 kg care efectuează zboruri ce intră în domeniul de aplicare al anexei I, altele decât cele care pleacă și care sosesc în același stat membru (inclusiv regiunile ultraperiferice ale aceluiași stat membru), începând cu 1 ianuarie 2019.

În sensul primului paragraf litera (b), nu se iau în considerare emisiile de CO₂ generate de următoarele tipuri de zboruri:

- (i) zboruri de stat;
- (ii) zboruri umanitare;
- (iii) zboruri medicale;
- (iv) zboruri militare;
- (v) zboruri de stingere a incendiilor.”;

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

„(7) [...] Calcularea responsabilităților de compensare [...] menționate la alineatul (6) în scopul [...] Schemei de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională a OACI se efectuează în privința zborurilor către, dinspre și dintre țările enumerate în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 25a alineatul (3), precum și a zborurilor dintre Elveția sau Regatul Unit și țările enumerate în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 25a alineatul (3). [...]

Comisia adoptă acte de punere în aplicare care detaliază metodologia de calculare a cerințelor de compensare pentru operatorii de aeronave. Actele de punere în aplicare respective se bazează pe metodologia prevăzută în Standardele internaționale și practicile recomandate referitoare la protecția mediului pentru Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională [...] menționată la paragraful anterior. Cu toate acestea, ele ar trebui să conțină adaptările la metodologie necesare pentru a asigura conformitatea cu dispozițiile prezentei directive. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 22a alineatul (2).

Primul astfel de act de punere în aplicare se adoptă până la [1 mai 2024]. Comisia se asigură că niciun operator de aeronave care intră sub incidența alineatului (6) din prezentul articol nu este supus unor responsabilități de compensare care se adaugă sau se suprapun obligației de a restitui certificate în conformitate cu prezenta directivă pentru aceleași zboruri în perioada de conformitate cu CORSIA 2021-2023.

(8) [...] Operatorii de aeronave care dețin un certificat de operator aerian eliberat de un stat membru sau care sunt înregistrați într-un stat membru, inclusiv în regiunile ultraperiferice, pe teritoriile dependente și pe teritoriile statului membru respectiv, anulează unitățile menționate la articolul 11a numai în ceea ce privește cantitatea notificată de statul membru respectiv, în conformitate cu alineatul (6), referitor la perioada de conformitate cu CORSIA [...] relevantă. Anularea are loc până la 31 ianuarie 2025 pentru emisiile din perioada 2021-2023, până la 31 ianuarie 2028 pentru emisiile din perioada 2024-2026, până la 31 ianuarie 2031 pentru emisiile din perioada 2027-2029, [...] până la 31 ianuarie 2034 pentru emisiile din perioada 2030-2032 și până la 31 ianuarie 2037 pentru emisiile din perioada 2033-2035.”.

7. Articolul 18a [...] se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (2) prima teză, cuvintele „perioadele menționate la articolul 3c” se înlocuiesc cu „perioadele menționate la articolul 13”;

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

„(b) începând din 2024, cel puțin o dată la doi ani, actualizează lista pentru a include operatorii de aeronave care au efectuat ulterior o activitate de aviație menționată în anexa I. În cazul în care un operator de aeronave nu a efectuat o activitate de aviație menționată în anexa I pe parcursul celor patru ani calendaristici anteriori actualizării listei, operatorul de aeronave respectiv nu este inclus în lista actualizată.”.

8. Articolul 23 se modifică după cum urmează:

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

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

(3) Delegarea de competență menționată la articolul 3d alineatul (3), la articolul 10 alineatul (4), la articolul 10a alineatele (1) și (8), la articolul 10b alineatul (5), [...] la articolul 19 alineatul (3), la articolul 22, la articolul 24 alineatul (3), la articolul 24a alineatul (1), la articolul 25a alineatul (1) și la articolul 28c poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.”;

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

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

9. La articolul 25a se adaugă următoarele alineate (3) [...] -(8):

„(3) Comisia adoptă un act de punere în aplicare prin care enumeră țările, altele decât țările SEE, Elveția și Regatul Unit, despre care se consideră că aplică CORSIA în sensul prezentei directive, [...]. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 22a alineatul (2).

(4) În ceea ce privește emisiile generate de zborurile înspre sau dinspre țările enumerate în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul alineatului (3), operatorii de aeronave [...] nu sunt obligați să restituie certificate în conformitate cu articolul 12 alineatul (3) [...] în ceea ce privește emisiile respective.

- (5) În ceea ce privește emisiile generate până la 31 decembrie 2026 de zborurile dintre SEE și țări care nu sunt enumerate în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul alineatului (3), altele decât zborurile înspre Elveția și Regatul Unit, operatorii de aeronave nu sunt obligați să restituie certificate în conformitate cu articolul 12 alineatul (3) în ceea ce privește emisiile respective [...].
- (6) În ceea ce privește emisiile generate de zborurile înspre și dinspre țările cel mai puțin dezvoltate și statele insulare mici în curs de dezvoltare, astfel cum sunt definite de Organizația Națiunilor Unite, altele decât cele enumerate în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul alineatului (3) și statele al căror PIB pe cap de locuitor este egal sau mai mare decât media Uniunii, operatorii de aeronave nu sunt obligați să restituie certificate în conformitate cu articolul 12 alineatul (3) în ceea ce privește emisiile respective [...].
- (7) În cazul în care Comisia stabilește că există o denaturare semnificativă a concurenței care este în detrimentul operatorilor de aeronave care dețin un certificat de operator aerian eliberat de un stat membru sau care sunt înregistrați într-un stat membru, inclusiv în regiunile ultraperiferice, pe teritoriile dependente și pe teritoriile statului membru respectiv, Comisia este împuternicită să adopte acte de punere în aplicare pentru a scuti operatorii de aeronave respectivi de cerințele de restituire prevăzute la articolul 12 alineatul (8) în ceea ce privește emisiile generate de zborurile înspre și dinspre aceste țări. Denaturarea concurenței poate fi cauzată de o țară terță care aplică CORSIA într-un mod mai puțin strict în legislația sa națională sau care nu aplică dispozițiile CORSIA în mod egal cu toți operatorii de aeronave. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 22a alineatul (2).
- (8) În cazul în care operatorii de aeronave care dețin un certificat de operator aerian eliberat de un stat membru sau care sunt înregistrați într-un stat membru, inclusiv în regiunile ultraperiferice, pe teritoriile dependente și pe teritoriile statului membru respectiv, Comisia este împuternicită să adopte acte de punere în aplicare prin care să permită operatorilor de aeronave respectivi să utilizeze tipuri de unități suplimentare listei respective sau să nu facă obiectul condițiilor prevăzute la articolul 11a alineatele (2) și (3) în ceea ce privește emisiile provenite de la astfel de zboruri. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 22a alineatul (2).”.

9a. La articolul 28a alineatul (6), cuvintele „Prin derogare de la articolele 3g, 12, 15 și 18a” se înlocuiesc cu „Prin derogare de la articolele 12, 15 și 18a”.

10. Anexa I se modifică după cum urmează:

(a) în tabel, al doilea paragraf al rubricii „Aviație” din coloana „Activități”¹⁶ se înlocuiește cu următorul text:

„Zborurile între aerodromuri situate în două țări diferite enumerate în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 25a alineatul (3) și zborurile dintre Elveția sau Regatul Unit și țările care sunt enumerate în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 25a alineatul (3) și, în scopul articolului 12 alineatele (6) și (7) și al articolului 28c, orice alt zbor între aerodromuri situate în două țări terțe diferite de către operatorii de aeronave care îndeplinesc toate condițiile următoare:

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

(b) produc emisii anuale de CO₂ mai mari de 10 000 de tone provenite de la utilizarea aeronavelor cu o masă maximă certificată la decolare mai mare de 5 700 kg care efectuează zboruri ce intră în domeniul de aplicare al anexei I, altele decât cele care pleacă și care sosesc în același stat membru (inclusiv regiunile ultraperiferice ale aceluiași stat membru), începând cu 1 ianuarie 2019. În sensul prezentului punct, nu se iau în considerare emisiile generate de următoarele tipuri de zboruri: (i) zboruri de stat; (ii) zboruri umanitare; (iii) zboruri medicale; (iv) zboruri militare; (v) zboruri de stingere a incendiilor.”;

(b) în tabel, în coloana „Activități”, la rubrica „Aviație”, la punctul (i), cuvântul „30 000” se înlocuiește cu „50 000”.

¹⁶ Introdusă prin decizia de notificare cu formularea aprobată de Coreper în documentul 9366/22 – depinde de rezultatul final al negocierilor privind 2021/0204 (COD).

10a. Anexa Ia¹⁷ se elimină.

11. În partea B din anexa IV, la sfârșitul celui de al cincilea paragraf se introduce următoarea teză:

„Factorul de emisie aferent kerosenului de aviație (Jet A1 sau Jet A) este de 3,16 (t CO₂/t combustibil).”.

Articolul 2

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

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

- (2) 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 3

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

¹⁷ Introdusă prin decizia de notificare cu formularea aprobată de Coreper în documentul 9366/22.

Articolul 4

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European

Președinta

Pentru Consiliu

Președintele
