

Bruxelles, 6 februarie 2017
(OR. en)

5968/17

**Dosar interinstituțional:
2017/0017 (COD)**

**CLIMA 25
ENV 104
AVIATION 20
MI 102
IND 27
ENER 38
CODEC 162**

PROPUNERE

Sursă:	Secretar general al Comisiei Europene, sub semnătura dlui Jordi AYET PUIGARNAU, director
Data primirii:	3 februarie 2017
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2017) 54 final
Subiect:	Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Directivei 2003/87/CE în vederea menținerii actualelor limitări ale domeniului de aplicare pentru activitățile din sectorul aviației și în vederea pregătirii punerii în aplicare a unei măsuri globale bazate pe piață începând din 2021

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2017) 54 final.

Anexă: COM(2017) 54 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 3.2.2017
COM(2017) 54 final

2017/0017 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

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

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SWD(2017) 30 final}

{SWD(2017) 31 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

- **Motivele și obiectivele propunerii**

Emisiile de gaze cu efect de seră generate de activitățile din sectorul aviației cresc semnificativ. În absența unor măsuri suplimentare, se estimează că emisiile de dioxid de carbon (CO₂) generate de aviația internațională vor crește de aproape patru ori până în 2050, în comparație cu 2010. Mai multe studii demonstrează că doar măsurile tehnice și operaționale, inclusiv standardele privind emisiile de CO₂ pentru aeronave sau utilizarea de biocarburanți durabili, sunt insuficiente pentru a reduce emisiile generate de sectorul aviației; prin urmare, este necesar să se recurgă la măsuri bazate pe piață pentru a face față acestei creșteri. Creșterea puternică a emisiilor de GES din sectorul aviației riscă să submineze eforturile UE și eforturile depuse la scară mondială pentru a combate în mod eficace schimbările climatice.

În 2008, UE a deschis calea în ceea ce privește abordarea emisiilor de GES generate de sectorul aviației prin includerea în schema UE de comercializare a certificatelor de emisii a zborurilor dintre aerodromuri situate în Spațiul Economic European (denumite în continuare „zboruri intra-SEE”) și a zborurilor dintre aerodromuri din Spațiul Economic European (SEE) și aerodromuri situate în țări terțe („zboruri extra-SEE”). Această inițiativă a contribuit la obținerea unui acord în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale în favoarea instituirii unei măsuri globale bazate pe piață pentru aviația internațională, demers care a început în 2013. Ea a permis, de asemenea, sectorului aviației să contribuie la obiectivul UE în domeniul schimbărilor climatice printr-o reducere a emisiilor, până în 2020, cu 20 % față de nivelurile din 1990. În așteptarea unui acord în cadrul OACI și pentru a promova dezvoltarea unei măsuri globale pentru reglementarea emisiilor generate de aviația internațională în cadrul OACI, UE a restrâns temporar domeniul de aplicare al EU ETS la zborurile intra-SEE până în 2016, dorind să cunoască rezultatul negocierilor din cadrul OACI înainte de a revizui domeniul de aplicare al EU ETS pentru a reincluce, eventual, zborurile extra-SEE. În absența unei modificări a Directivei EU ETS, domeniul de aplicare integral al EU ETS va fi restabilit în mod automat începând cu 2017.

În octombrie 2014, Consiliul European a aprobat cadrul de politici privind clima și energia pentru 2030. Un element central al cadrului pentru 2030 este obiectivul obligatoriu de reducere a emisiilor globale interne de gaze cu efect de seră din UE cu cel puțin 40 % până în 2030, față de nivelurile din 1990. Pentru a atinge acest obiectiv în mod rentabil, sectoarele vizate de schema UE de comercializare a certificatelor de emisii (EU ETS) vor trebui să își reducă emisiile cu 43 % față de anul 2005, în timp ce sectoarele care nu sunt vizate de schema EU ETS vor trebui să își reducă emisiile cu 30 % față de anul 2005. Acest obiectiv a permis UE să își prezinte contribuția în temeiul Acordului de la Paris, contribuție care constituie un angajament la nivelul întregii economii, incluzând emisiile generate de aviație. UE se angajează să contribuie în mod corespunzător la obiectivul climatic adoptat în temeiul Acordului de la Paris de a menține încălzirea globală cu mult sub 2°C peste nivelurile preindustriale și de a continua eforturile de limitare a creșterii temperaturii la 1,5°C, precum și la obiectivul indicativ al Organizației Aviației Civile Internaționale, conform căruia emisiile mondiale nete de CO₂ generate de aviația internațională nu ar trebui să depășească nivelurile din 2020 („creștere cu caracter neutru din punct de vedere al emisiilor de dioxid de carbon” sau „CNG 2020”).

În octombrie 2016, cu ocazia celei de a 39-a sesiuni a Adunării sale, OACI a adoptat o rezoluție pentru o măsură globală bazată pe piață (GMBM) pentru a limita creșterea emisiilor generate de aviația internațională la nivel mondial începând cu 2021 printr-un sistem de compensare, menit să permită realizarea obiectivului indicativ de stabilizare a emisiilor generate de aviația internațională la nivelurile din 2020. În cursul primei faze a GMBM (2021-2026), participarea la GMBM va fi, în mod explicit, voluntară. Toate țările principale din sectorul aviației ar trebui să aplice GMBM de la începutul celei de a doua faze, în 2027. UE și statele sale membre și-au exprimat intenția de a aplica GMBM în cursul fazei sale voluntare. În timp ce obiectivul indicativ și natura compensatorie de bază a GMBM au fost convenite, un anumit număr de caracteristici importante ale GMBM, esențiale pentru eficacitatea și integritatea ecologică a acesteia din punct de vedere climatic, nu au fost încă definite și convenite în cadrul OACI înainte ca GMBM să poată fi pusă în aplicare în 2021. Orice întârziere legată de găsirea unui acord asupra acestor elemente riscă să tergiverseze punerea în aplicare a GMBM. Aceasta riscă, de asemenea, să întârzie punerea în aplicare de către statele membre în legislația lor națională, ceea ce reprezintă un aspect crucial, având în vedere că aplicarea efectivă a GMBM se bazează pe astfel de măsuri naționale și regionale.

Legislația existentă impune Comisiei să evalueze rezultatele celei de a 39-a sesiuni a Adunării OACI și să revizuiască, în lumina acestor rezultate, domeniul de aplicare al EU ETS pentru zborurile spre și dinspre SEE. În absența unei modificări a legislației existente, domeniul inițial de aplicare al ETS (care includea și zborurile extra-SEE) ar urma să se aplice din nou. Având în vedere că GMBM a fost aprobată de către OACI, că UE sprijină finalizarea sa și punerea sa în aplicare în timp util și că intenționează să pună în aplicare GMBM începând cu anul 2021, se consideră necesar să se revizuiască legislația privind EU ETS.

Pentru a relansa discuțiile internaționale privind normele care nu au fost încă adoptate și guvernanta necesare pentru punerea în aplicare a GMBM, se propune menținerea domeniului de aplicare restrâns al EU ETS (și anume, limitat la zborurile dintre aerodromurile situate în SEE, astfel cum se prevede în Regulamentul nr. 421/2014) și după 2016. Se va efectua o nouă evaluare și o nouă revizuire a EU ETS pentru perioada de după 2020, atunci când vor fi mai clare natura și conținutul instrumentelor juridice adoptate de OACI pentru punerea în aplicare a GMBM, precum și intențiile partenerilor noștri internaționali în ceea ce privește punerea în aplicare a GMBM. În acest context, se va ține seama în mod corespunzător de coerența necesară cu angajamentul la nivelul întregii economii asumat de UE în temeiul Acordului de la Paris și de obiectivul său convenit de a reduce, până în 2030, emisiile de GES ale Uniunii cu 40 % față de nivelurile din 1990.

Pentru a garanta securitatea juridică necesară pentru respectarea ETS în 2017, este important ca Parlamentul European și Consiliul să ajungă rapid la un acord cu privire la prezenta propunere, în mod ideal până la sfârșitul anului 2017.

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

Prezenta propunere continuă, în general, abordarea urmărită pentru dispozițiile în vigoare aplicabile sectoarelor ETS prevăzute în Directiva EU ETS, ținând seama în mod corespunzător de evoluțiile noi și de cele ulterioare din cadrul OACI și în special de acordul obținut cu privire la GMBM. Consiliul European a solicitat în mod explicit menținerea arhitecturii actuale în materie de politică a EU ETS și a oferit orientări privind aspecte specifice care vor trebui abordate pentru perioada 2021-2030. În conformitate cu orientările primite, Comisia Europeană a prezentat în iulie 2015 o propunere legislativă de revizuire a EU ETS pentru instalațiile staționare pentru perioada de după 2020. Acea propunere nu

aborda aspecte legate de aplicarea EU ETS la activitățile de aviație, deoarece un astfel de demers a fost considerat inadecvat înainte de cea de a 39-a sesiune a Adunării OACI din octombrie 2016. În conformitate cu concluziile Consiliului European, prezenta propunere referitoare la emisiile generate de aviație continuă acum abordarea urmărită în cadrul EU ETS în ceea ce privește emisiile generate de zborurile intra-europene. Prezenta propunere este complementară revizuirii mai ample a ETS propusă de Comisie în iulie 2015, care face în prezent obiectul procedurii de codecizie.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Propunerea prevede punerea în aplicare a unei părți a cadrului de politici privind clima și energia pentru 2030, ca element-cheie în contextul construirii unei uniuni energetice reziliente cu o politică prospectivă în domeniul schimbărilor climatice. Au fost deja prezentate propuneri legislative complementare, pentru a permite realizarea diferitelor obiective convenite de Consiliul European. Aceste propuneri ar trebui să faciliteze îndeplinirea obiectivelor climatice legate de ETS, precum și a celor care nu sunt legate de ETS. În plus, strategia Comisiei în domeniul aviației și strategia privind mobilitatea cu emisii reduse de dioxid de carbon prevăd măsuri pentru a reduce și mai mult emisiile de GES în sectorul transporturilor, în cadrul unor eforturi mai ample în materie de decarbonizare depuse de UE și al unui angajament mai amplu asumat de UE în acest sens, inclusiv pentru orizontul 2030.

2. TEMEIUL JURIDIC, SUBSIDIARITATEA ȘI PROPORȚIONALITATEA

- **Temei juridic**

Articolele 191-193 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) confirmă și precizează competențele UE în domeniul schimbărilor climatice. Temeiul juridic al prezentei propuneri este articolul 192 din TFUE.

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

Directiva privind EU ETS este un instrument de politică în vigoare al UE care continuă după 2020. În conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), obiectivele propunerii de modificare a acestui instrument pot fi realizate numai printr-o propunere a Comisiei la nivelul UE.

O acțiune la nivelul UE, și dacă este posibil la nivel mondial, este mai eficientă decât o acțiune la nivelul statelor membre, având în vedere efectele transfrontaliere ale schimbărilor climatice și caracterul preponderent transnațional al aviației. O acțiune la nivelul UE va fi mai eficace pentru a permite realizarea obiectivelor climatice interne și internaționale ale UE și pentru a asigura punerea în aplicare armonizată a GMBM în UE. Aceasta va garanta o contribuție adecvată a sectorului aviației la reducerea efectelor schimbărilor climatice, menținând în același timp competitivitatea sectorului aviației din UE pe plan internațional și condiții de concurență echitabile pe piața internă a UE.

- **Proportionalitate**

Propunerea respectă principiul proporționalității dat fiind că nu depășește ceea ce este necesar pentru a îndeplini, într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor, obiectivele UE de reducere a emisiilor de GES pentru 2020 și 2030, asigurând în același timp funcționarea adecvată a pieței interne și facilitând finalizarea normelor pentru punerea în aplicare a GMBM.

- **Alegerea instrumentului**

Prezenta propunere de regulament este complementară Regulamentului (UE) nr. 421/2014, care a fost adoptat în urma Adunării OACI din 2013. Ca și în cazul Regulamentului (UE) nr. 421/2014, este important ca prezenta propunere să fie aprobată rapid de către Parlamentul European și Consiliu, astfel încât aceasta să fie în vigoare până la termenele prevăzute pentru respectarea obligațiilor de conformare în temeiul EU ETS, și anume în martie și aprilie 2018. În absența unei revizuiri, ETS revine la domeniul său de aplicare inițial. Prin urmare, prezenta propunere ar trebui să fie adoptată de către Parlamentul European și Consiliu și să intre în vigoare cel târziu la începutul anului 2018, astfel încât să ofere securitate juridică și claritate pentru operatorii de aeronave care, în caz contrar, ar trebui să restituie, până la 30 aprilie 2018, certificatele pentru emisiile lor totale corespunzătoare zborurilor spre și dinspre țări terțe, astfel cum se prevede în Directiva 2003/87/CE.

Având în vedere timpul limitat disponibil, se consideră că este cel mai adecvat ca prezenta propunere să fie prezentată sub forma unui regulament. Regulamentele sunt direct aplicabile în toate statele membre și sunt obligatorii în toate elementele lor și, prin urmare, ele reprezintă cel mai bun mijloc de a obține punerea în aplicare în timp util și în mod uniform a modificărilor înainte de termenele de conformare pentru anul 2017, stabilite pentru martie și aprilie 2018.

3. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

- **Evaluări *ex post*/verificări ale adecvării legislației existente**

În contextul revizuirii EU ETS pentru perioada 2021-2030, o evaluare a Directivei privind ETS în vigoare a făcut parte din evaluarea impactului și a fost utilizată pentru analiza opțiunilor de politică. Nu a existat nicio evaluare *ex post* sau o verificare a adecvării legată în mod specific de EU ETS pentru sectorul aviației, deoarece EU ETS pentru sectorul aviației nu a fost niciodată aplicat în integralitatea domeniului său de aplicare, astfel cum fusese conceput inițial. Domeniul de aplicare al EU ETS pentru sectorul aviației a fost modificat pe baza unor evaluări aprofundate pentru a răspunde preocupărilor și a lua în considerare opoziția suscitată de măsură astfel cum a fost concepută inițial, menținând în același timp egalitatea de tratament pentru toți operatorii care asigură aceleași legături. Evaluarea impactului din 2013¹, care însoțește propunerea de Regulament (UE) nr. 421/2014, precum și evaluarea impactului

¹ SWD(2013) 430 final

care însoțește prezenta propunere, împreună cu rapoartele privind piața carbonului întocmite de Comisie și cu planurile de acțiune ale UE prezentate OACI de către Comisie, reprezintă o evaluare retrospectivă eficace și o verificare a adecvării în ceea ce privește eficacitatea și funcționarea Directivei privind EU ETS pentru sectorul aviației, care este considerată adecvată.

- **Consultări cu părțile interesate**

În vederea revizuirii EU ETS în urma Adunării OACI din 2016, a fost organizată o consultare publică online timp de 12 săptămâni, între 7 martie și 30 mai 2016. În ansamblu, majoritatea părților interesate au fost de acord că ar trebui să fie convenite obiective ambițioase în ceea ce privește reducerea emisiilor în sectorul aviației internaționale și că măsurile bazate pe piață sunt instrumente adecvate pentru a reduce emisiile generate de aviația internațională. Cu toate acestea, au fost exprimate opinii divergente în ceea ce privește nivelul dezirabil de ambiție și mecanismele specifice de reducere a emisiilor. În timp ce unele părți interesate consideră că ar trebui să se mențină actualul domeniu de aplicare al EU ETS, restrâns la zborurile intra-SEE, și după 2017, alte părți interesate sunt de părere că EU ETS ar trebui să revină la domeniul său de aplicare integral (incluzând zborurile spre și dinspre țările terțe). Numeroși respondenți au subliniat faptul că opțiunile pentru EU ETS după 2020 ar trebui să depindă de nivelul de ambiție, natura, domeniul de aplicare și integritatea ecologică/eficacitatea acordului obținut în cadrul Adunării OACI din 2016. Comisia va continua să întrețină contacte bilaterale și multilaterale constructive cu părțile interesate și țările terțe.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

În ceea ce privește proiecțiile de emisii globale de GES, evaluarea impactului s-a bazat pe raportul din 2015 privind decalajul în materie de emisii al programului privind mediul al Organizației Națiunilor Unite și pe al cincilea raport de evaluare al Grupului interguvernamental privind schimbările climatice (IPCC). Rapoartele Agenției Europene de Mediu au servit drept bază pentru proiecțiile privind emisiile globale de GES ale UE. Studiul s-a bazat pe date relevante din rapoartele de mediu ale OACI, în special în legătură cu emisiile și previziunile privind emisiile generate de aviația internațională, precum și reducerea acestor emisii care ar putea fi obținută prin intermediul unor măsuri tehnice și operaționale. Pentru modelarea și analiza econometrică subiacente, au fost utilizate datele referitoare la creșterea preconizată a sectorului aviației indicate în raportul de mediu al OACI .

- **Evaluarea impactului**

Evaluarea impactului analizează diferite opțiuni, atât pentru perioada de dinainte de 2020, cât și pentru perioada care începe din 2021. Pentru perioada de dinainte de 2020, au fost evaluate și comparate cu parametrii de referință (domeniul de aplicare integral) menținerea domeniului de aplicare limitat la zborurile intra-SEE și o alternativă care acoperă toate zborurile care pleacă din SEE. Pentru perioada de după 2020, toate opțiunile presupun că GMBM va acoperi zborurile spre și dinspre țări terțe. O opțiune consideră, de asemenea, că emisiile din interiorul SEE sunt compensate prin intermediul GMBM, în timp ce altă opțiune menține obligațiile prevăzute de EU ETS pentru zborurile intra-SEE. Opțiunile intermediare iau în considerare

modificări ale EU ETS pentru zborurile intra-SEE fie în vederea obținerii unui anumit grad de aliniere la GMBM (sistemul EU ETS fiind utilizat în cadrul unei abordări ce vizează compensarea emisiilor), fie în vederea combinării ambelor sisteme (EU ETS acoperind emisiile care nu intră în domeniul de aplicare al GMBM).

Evaluarea impactului a arătat că menținerea actualului domeniu de aplicare al EU ETS, limitat la zborurile intra-SEE, ar fi opțiunea cea mai adecvată pentru perioada 2017-2020 și ar permite sectorului aviației să își aducă contribuția preconizată la îndeplinirea obiectivului climatic stabilit pentru 2020. Această opțiune ar fi primită favorabil și de către țările terțe și ar oferi un impuls OACI pentru a finaliza celelalte norme necesare pentru punerea în aplicare a GMBM; de asemenea, costurile administrative conexe ar fi foarte scăzute, întrucât sistemul este deja în vigoare și este foarte bine respectat de către toți. Atenuarea la scară mondială a emisiilor generate de sector ar fi maximizată prin facilitarea punerii în aplicare efective a GMBM începând cu anul 2021, astfel cum se preconizează.

Evaluarea impactului a analizat, de asemenea, diferite scenarii posibile pentru perioada de după 2020, arătând dacă și cum ar contribui fiecare dintre acestea la îndeplinirea obiectivelor climatice ale UE pentru 2030. Cu toate acestea, având în vedere incertitudinile care afectează încă punerea în aplicare concretă a GMBM, se consideră prematură adoptarea unei decizii cu privire la regimul post-2020 în această etapă, însă trebuie să fim pregătiți să reexaminăm situația în timp util, înainte de data preconizată de intrare în vigoare a GMBM.

- **Adecvarea și simplificarea reglementărilor**

Pentru a reduce sarcinile administrative pentru cei mai mici operatori de aeronave, derogarea pentru operatorii de aeronave utilizate în scop necomercial care emit mai puțin de 1 000 de tone de CO₂ pe an ar trebui să se aplice în continuare pentru încă zece ani.

- **Drepturi fundamentale**

Propunerea respectă drepturile fundamentale și este conformă cu principiile recunoscute în special de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene. În special, aceasta contribuie la realizarea obiectivului unui nivel înalt de protecție a mediului în conformitate cu principiul dezvoltării durabile, astfel cum se prevede la articolul 37 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Propunerea nu are implicații asupra bugetului comunitar.

5. ALTE ELEMENTE

- **Explicații detaliate cu privire la dispozițiile specifice ale propunerii**

Ca răspuns la progresele înregistrate în cadrul celei de a 39-a sesiuni a Adunării OACI și pentru a promova în continuare un nou impuls privind punerea în aplicare cu succes a GMBM pentru a reduce emisiile generate de aviația internațională începând din 2021, se propune să se

aducă modificări activităților de aviație care fac obiectul EU ETS. Se propune extinderea, după 2016, a abordării actuale privind aplicarea EU ETS prevăzută în Regulamentul nr. 421/2014, până când se vor clarifica suficient natura și conținutul instrumentelor juridice adoptate de OACI pentru punerea în aplicare a GMBM pentru a permite Comisiei Europene să efectueze alte evaluări și să revizuiască EU ETS pentru perioada de după 2020. În conformitate cu această abordare, alocările pentru operatorii de aeronave începând cu 2017 ar trebui să fie aceleași ca în 2016. Se preconizează că aceste dispoziții se vor aplica deja alocărilor aferente anului 2017. Prin urmare, în așteptarea intrării în vigoare a modificării, punerea în aplicare a EU ETS în anul respectiv ar trebui să fie, pe cât posibil, coerentă și conformă cu rezultatul final preconizat al procedurii de codecizie.

Prezenta propunere vizează prelungirea efectelor actuale extrem de favorabile asupra mediului ale EU ETS, care contribuie cu aproximativ 17 milioane de tone de CO₂ pe an la reducerea emisiilor. Aceasta înseamnă că, în interiorul Spațiului Economic European, sectorul aviației contribuie, ca oricare alt sector economic, la eforturile de reducere a emisiilor interne. Permițând UE să realizeze în continuare reduceri semnificative ale emisiilor generate de sectorul aviației prin intermediul EU ETS, în conformitate cu obiectivele climatice ale UE, propunerea menține impulsul pentru continuarea activității în cadrul OACI privind punerea în aplicare efectivă a GMBM, pentru a maximiza rezultatele de atenuare a emisiilor la nivel mondial. Clauza de revizuire reprezintă un semnal pozitiv privind intenția UE de a aplica GMBM.

- **Articolul 1 care modifică Directiva 2003/87/CE**

Propunerea modifică articolul 28a din directivă, adaugă încă două articole (28b și 28c) și modifică anexa I la directivă.

Articolul 28a

Se aduc modificări articolului 28a din Directiva privind EU ETS în ceea ce privește derogările aplicabile înainte de punerea în aplicare a unui acord internațional privind aplicarea unei măsuri unice globale bazate pe piață. Urmărind aceeași abordare ca în cadrul Regulamentului (UE) nr. 421/2014 pentru perioada 2013-2016, se introduce o derogare referitoare la aplicarea Directivei privind EU ETS la zborurile spre și dinspre regiunile ultraperiferice și țările terțe după 2016, în timp ce zborurile dintre aerodromurile situate în SEE fac parte în continuare din domeniul de aplicare al directivei. Având în vedere că domeniul de aplicare rămâne identic cu cel din 2016, numărul de certificate alocate cu titlu gratuit primite de operatorii de aeronave va continua să fie același ca în 2016 și va fi proporțional cu activitatea în interiorul SEE, iar factorul linear de reducere aplicabil tuturor sectoarelor în temeiul Directivei privind EU ETS se va aplica doar începând cu 2021. Alocarea de certificate din rezerva specială ar trebui tratată în același mod, iar emiterea acestor certificate trebuie adaptată la domeniul de aplicare limitat la zborurile intra-SEE. De asemenea, numărul de certificate licitate ar trebui să fie în continuare același ca în 2016. Sistemul se va aplica zborurilor cu țările cu care se ajunge la un acord bilateral care prevede o legătură între sistemele de limitare și tranzacționare, doar în conformitate cu termenii unui astfel de acord.

Articolul 28b

Se introduce un nou articol 28b în Directiva privind EU ETS, în vederea punerii în aplicare a unei măsuri globale bazate pe piață începând din 2021. Comisiei i se solicită să prezinte

rapoarte Parlamentului European și Consiliului cu privire la evoluțiile internaționale relevante pentru punerea în aplicare a GMBM, precum și cu privire la măsurile luate de țările terțe pentru punerea în aplicare a GMBM. Prin urmare, Comisia trebuie să examineze modalități de a pune în aplicare în dreptul Uniunii instrumentele relevante ale OACI printr-o revizuire a Directivei privind EU ETS. Această revizuire ar putea fi însoțită de propuneri legislative, după caz.

Articolul 28c

Tot în vederea pregătirii pentru punerea în aplicare a GMBM, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate pentru a prevedea modalități adecvate de monitorizare, raportare și verificare a emisiilor aplicabile operatorilor de aeronave în scopul punerii în aplicare a măsurii globale bazate pe piață în curs de elaborare în cadrul OACI.

Anexa I

Anexa I la Directiva 2003/87/CE se modifică prin extinderea derogării pentru operatorii de aeronave utilizate în scop necomercial care emit mai puțin de 1 000 de tone de CO₂ pe an din 2020 până în 2030. Această extindere s-a dovedit a fi o măsură eficientă, reducând considerabil efortul administrativ necesar pentru punerea în aplicare a EU ETS, continuând în același timp să se obțină reduceri semnificative ale emisiilor prin intermediul sistemului EU ETS. Derogarea a redus numărul de operatori de aeronave care fac obiectul reglementărilor statelor membre cu aproximativ 2 200, ceea ce reprezintă doar 0,2 % din emisii.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

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

(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,

întrucât:

- (1) La cea de a 21-a Conferință a părților la Convenția-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice (CCONUSC), care a avut loc la Paris în perioada 30 noiembrie-12 decembrie 2015, a fost adoptat un acord internațional pentru consolidarea răspunsului global la schimbările climatice. Printre altele, Acordul de la Paris stabilește un obiectiv pe termen lung care corespunde obiectivului de menținere a creșterii temperaturii globale cu mult sub 2°C peste nivelurile preindustriale și de continuare a eforturilor de menținere a acestei creșteri la 1,5°C peste nivelurile preindustriale. Acordul de la Paris a fost aprobat, în numele Uniunii, prin Decizia (UE) 2016/1841 a Consiliului și a intrat în vigoare la 4 noiembrie 2016. În vederea atingerii obiectivului stabilit de Acordul de la Paris, părțile vor pregăti, vor comunica și vor menține contribuții succesive stabilite la nivel național.
- (2) Obiectivele de mediu ale Uniunii, astfel cum sunt prevăzute la articolul 191 din tratat, sunt conservarea, protecția și îmbunătățirea calității mediului; protejarea sănătății umane și promovarea pe plan internațional a unor măsuri destinate să contracareze

² JO C , , p. .

³ JO C , , p. .

problemele de mediu la scară regională sau mondială, în special a luptei împotriva schimbărilor climatice.

- (3) Consiliul European din 23-24 octombrie 2014 a stabilit un obiectiv obligatoriu de reducere la nivel intern în toate sectoarele economice a emisiilor de gaze cu efect de seră cu cel puțin 40 % până în 2030 față de nivelurile din 1990. Reuniunea Consiliului din 6 martie 2015 a aprobat în mod oficial această contribuție a Uniunii și a statelor sale membre ca fiind contribuția preconizată stabilită la nivel național în temeiul Acordului de la Paris. Concluziile Consiliului European din octombrie 2014 au prevăzut faptul că obiectivul ar trebui să fie îndeplinit în mod colectiv de către Uniune în cel mai eficient mod posibil din punctul de vedere al costurilor, cu reduceri ale emisiilor, până în 2030, atât în sectoarele care fac obiectul schemei de comercializare a certificatelor de emisii (ETS), cât și în sectoarele care nu fac obiectul ETS în proporție de 43 % și, respectiv, 30 % față de anul 2005. Toate sectoarele economiei ar trebui să contribuie la realizarea acestor reduceri ale emisiilor.
- (4) Uniunea și statele sale membre au făcut eforturi pentru promovarea acordului internațional de a reduce impactul gazelor cu efect de seră generate de sectorul aviației încă din 1997 și, începând din 2008, dispun de acte legislative în vigoare pentru a limita efectele schimbărilor climatice generate de activitățile din sectorul aviației prin intermediul schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii (EU ETS), în vigoare din anul 2005. Pentru a stimula avansarea lucrărilor din cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), Uniunea a adoptat de două ori derogări de la sistemul EU ETS, cu termen precis, pentru a limita obligațiile de conformare la emisiile generate de zborurile între aerodromuri situate în Spațiul Economic European (SEE), cu egalitatea de tratament pe rute a operatorilor de aeronave, indiferent de locul în care își au sediul. Cea mai recentă derogare de la EU ETS, Regulamentul (UE) nr. 421/2014 al Parlamentului European și al Consiliului, a limitat obligațiile de conformare la zborurile intra-SEE între 2013 și 2016 și a preconizat modificări potențiale ale domeniului de aplicare al schemei în ceea ce privește activitățile către și dinspre aerodromurile situate în afara SEE începând de la 1 ianuarie 2017, în urma revizuirii prevăzute în regulament.
- (5) În lumina rezoluției adoptate cu ocazia celei de a 39-a sesiuni a Adunării OACI în octombrie 2016 privind punerea în aplicare a unei măsuri globale bazate pe piață începând din 2021 pentru a compensa emisiile generate de aviația internațională peste nivelurile din 2020, se consideră adecvată menținerea derogării existente, în așteptarea unor progrese ulterioare legate de elementele de proiectare și de punerea în aplicare a măsurii globale bazate pe piață. În acest sens, adoptarea de către OACI a standardelor și a practicilor recomandate pentru a completa această rezoluție și a pune în aplicare sistemul global este prevăzută pentru 2018. Cu toate acestea, aplicarea sa concretă va necesita măsuri la nivel național din partea membrilor OACI. De asemenea, OACI va trebui să elaboreze modalități de guvernanță, inclusiv un sistem de registre. În acest context, ar trebui prelungită derogarea actuală de la obligațiile prevăzute de EU ETS pentru zborurile spre și dinspre țările terțe, sub rezerva revizuirii punerii în aplicare a sistemului OACI, pentru a stimula continuarea activităților desfășurate în cadrul OACI și a facilita punerea în aplicare a sistemului OACI. Ca urmare a prelungirii derogării, numărul de certificate care urmează să fie scoase la licitație și emise cu titlu gratuit, inclusiv din rezerva specială, ar trebui să fie identic cu cel care corespunde anului 2016 și ar trebui să fie proporțional cu reducerea obligației de returnare.

- (6) Având în vedere că nu au fost încă definite principalele caracteristici ale măsurii globale bazate pe piață și că punerea sa în aplicare depinde de legislația internă a statelor și a regiunilor, se consideră adecvată efectuarea unei revizui, de îndată ce vor deveni clare natura și conținutul acestor instrumente juridice, înainte de a începe aplicarea măsurii globale bazate pe piață a OACI, precum și prezentarea unui raport către Parlamentul European și Consiliu. Acest raport ar trebui să ia în considerare orice standarde sau alte instrumente adoptate în cadrul OACI, măsurile luate de țările terțe pentru punerea în aplicare a măsurii globale bazate pe piață aplicabile emisiilor începând din 2021 și alte evoluții relevante la nivel internațional (de exemplu, norme adoptate în cadrul CCONUSC și în temeiul Acordului de la Paris privind piețele carbonului și contabilizarea dioxidului de carbon). Raportul ar trebui să analizeze modalitățile de punere în aplicare a acestor instrumente în dreptul Uniunii printr-o revizuire a EU ETS. De asemenea, el ar trebui să ia în considerare normele aplicabile în ceea ce privește zborurile intra-SEE, după caz. Raportul ar trebui să fie însoțit, după caz, de o propunere adresată Parlamentului European și Consiliului, care să îi permită sectorului aviației să contribuie la respectarea angajamentului privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră asumat de Uniune pentru 2030 la nivelul întregii economii.
- (7) Pentru a adopta acte fără caracter legislativ și cu domeniu de aplicare general, care completează sau modifică anumite elemente neesențiale ale unui act legislativ, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din tratat ar trebui să fie delegată Comisiei pentru a adopta măsuri pentru monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor aplicabile operatorilor de aeronave în scopul punerii în aplicare a măsurii globale bazate pe piață în curs de elaborare în cadrul OACI. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca aceste 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 echitabilă 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 care se referă la pregătirea actelor delegate.
- (8) Ca o simplificare și pentru a reduce sarcinile administrative pentru cei mai mici operatori de aeronave, ar trebui să se considere în continuare, pentru încă zece ani, că operatorii de aeronave utilizate în scop necomercial care emit mai puțin de 1 000 de tone de CO₂ pe an îndeplinesc cerințele Directivei 2003/87/CE. În cursul acestei perioade ar trebui să se elaboreze măsuri menite să garanteze că, în viitor, toți operatorii contribuie la reducerea emisiilor.
- (9) Este esențial să se asigure securitatea juridică pentru operatorii de aeronave și autoritățile naționale, având în vedere termenul de returnare stabilit pentru 30 aprilie 2018, specificat în Directiva 2003/87/CE. În consecință, prezentul regulament ar trebui să se aplice începând cu data publicării sale în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.
- (10) Prin urmare, Directiva 2003/87/CE ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

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

(1) Articolul 28a se modifică după cum urmează:

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

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

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

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

ii. litera (c) se elimină;

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

i. primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Începând cu 1 ianuarie 2017, prin derogare de la articolele 3d-3f și până la intrarea în vigoare a modificărilor subsecvente revizuirii menționate la articolul 28b, operatorilor de aeronave li se eliberează, în fiecare an, un număr de certificate care corespunde celui din anul 2016. Începând cu anul 2021, acest număr de certificate va face obiectul aplicării factorului linear menționat la articolul 9.”

ii. al treilea paragraf se elimină;

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

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

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

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

- (2) Se introduc următoarele articole 28b și 28c:

„Articolul 28b

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

1. Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului privind standardele relevante sau alte instrumente juridice ale OACI, privind măsurile naționale adoptate de țările terțe pentru punerea în aplicare a măsurii globale bazate pe piață care se va aplica emisiilor începând din 2021, precum și privind alte evoluții relevante la nivel internațional.
2. Raportul ar trebui să analizeze modalitățile de transpunere a acestor instrumente ale OACI în dreptul Uniunii prin intermediul unei revizuirii a prezentei directive. De asemenea, raportul ar trebui să ia în considerare normele aplicabile în ceea ce privește zborurile efectuate în interiorul Spațiului Economic European (SEE), după caz.
3. Raportul poate fi însoțit de propuneri, după caz, adresate Parlamentului European și Consiliului în vederea modificării, a suprimării, a prelungirii sau a înlocuirii derogărilor prevăzute la articolul 28a, în concordanță cu angajamentul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii pentru 2030.

Articolul 28c

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

1. Comisia adoptă dispoziții pentru monitorizarea, raportarea și verificarea adecvate ale emisiilor în scopul punerii în aplicare a măsurii globale bazate pe piață în curs de elaborare în cadrul OACI. Aceste dispoziții se bazează pe aceleași principii ca și regulamentul menționat la articolul 14 alineatul (1) și asigură faptul că rapoartele privind emisiile prezentate sunt verificate în conformitate cu articolul 15.
 2. Comisia este împuternicită să adopte un act delegat în conformitate cu articolul [23].”
- (3) La litera (k) din anexa I, anul „2020” se înlocuiește cu „2030”.

Articolul 2

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

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

Adoptat la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European,
Președintele*

*Pentru Consiliu,
Președintele*