

Bruxelles, 19 mai 2020  
(OR. en)

8122/20

---

---

**Dosar interinstituțional:  
2020/0096 (NLE)**

---

---

**AVIATION 85  
CLIMA 88  
RELEX 349**

### **NOTĂ DE ÎNSOȚIRE**

---

Sursă:	Secretara generală a Comisiei Europene, sub semnătura dlui Jordi AYET PUIGARNAU, director
Data primirii:	19 mai 2020
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2020) 219 final
Subiect:	Propunere de DECIZIE A CONSILIULUI de modificare a Deciziei (UE) 2016/915 a Consiliului în ceea ce privește perioada de referință prevăzută pentru măsurarea creșterii emisiilor de CO <sub>2</sub> , pentru a ține seama de consecințele pandemiei de COVID-19 în contextul CORSIA

---

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2020) 219 final.

---

Anexă: COM(2020) 219 final



Bruxelles, 19.5.2020  
COM(2020) 219 final

2020/0096 (NLE)

Propunere de

**DECIZIE A CONSILIULUI**

**de modificare a Deciziei (UE) 2016/915 a Consiliului în ceea ce privește perioada de referință prevăzută pentru măsurarea creșterii emisiilor de CO<sub>2</sub>, pentru a ține seama de consecințele pandemiei de COVID-19 în contextul CORSIA**

## EXPUNERE DE MOTIVE

### **1. OBIECTUL PROPUNERII**

Prezenta propunere – adoptată ca urmare a pandemiei de COVID-19 – vizează o decizie de adaptare a poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) referitor la Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSA) în ceea ce privește perioada sa de referință pentru măsurarea creșterii emisiilor de CO<sub>2</sub> („nivelul de referință”).

### **2. CONTEXTUL PROPUNERII**

#### **2.1. Convenția de la Chicago și Acordul de la Paris**

Convenția de la Chicago (denumită în continuare „convenția”) are ca scop reglementarea transportului aerian internațional. Ea a intrat în vigoare la 4 aprilie 1947 și a instituit Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI).

Acordul de la Paris a fost adoptat în decembrie 2015 de Conferința părților la Convenția-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice, obiectivul său fiind de a limita creșterea temperaturii globale la o valoare mult sub 2 °C comparativ cu nivelurile preindustriale și de a continua eforturile pentru a limita creșterea temperaturii la 1,5 °C. Toate sectoarele economiei, inclusiv aviația internațională, ar trebui să contribuie la realizarea acestui obiectiv de reducere a emisiilor.

Toate statele membre ale UE sunt părți la ambele acorduri. UE și statele sale membre sunt părți la Acordul de la Paris și s-au angajat, în comun, să își reducă emisiile de gaze cu efect de seră.

#### **2.2. Organizația Aviației Civile Internaționale**

Organizația Aviației Civile Internaționale este o agenție specializată a Organizației Națiunilor Unite. Scopurile și obiectivele organizației sunt dezvoltarea principiilor și a tehnicilor navigației aeriene internaționale și promovarea planificării și dezvoltării transportului aerian internațional. UE este observator ad-hoc în numeroase organisme ale OACI (adunarea și alte organisme tehnice).

#### **2.3. Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSA)**

Standardele internaționale și practicile recomandate (*International Standards and Recommended Practices*, SARP) referitoare la protecția mediului – Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation* – CORSA) au fost adoptate de Consiliul OACI la 27 iunie 2018, în cadrul celei de-a 214-a sesiuni ale sale, sub forma anexei 16 volumul IV la Convenția de la Chicago.

În temeiul Deciziei (UE) 2018/2027 a Consiliului<sup>1</sup>, statele membre au notificat o serie de diferențe către OACI. Printre aceste diferențe între Directiva 2003/87/CE și CORSIA se numără, în special, faptul că Directiva 2003/87/CE se aplică indiferent de naționalitatea operatorilor de avioane. Directiva vizează, în principiu, zborurile care pleacă de pe un aerodrom situat pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică tratatul sau care sosesc pe un astfel de aerodrom. Directiva se aplică fără distincție zborurilor efectuate în interiorul statelor membre și/sau țărilor SEE și între acestea.

La punctul 3.2 din partea II a SARP („Cerințe de compensare a CO<sub>2</sub>”), se specifică un „nivel de referință” al emisiilor anuale medii de CO<sub>2</sub> în 2019 și 2020 pentru rutele care fac obiectul CORSIA.

### **3. POZIȚIA CARE URMEAZĂ SĂ FIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII**

#### **3.1. Context**

Problema în discuție este luarea în considerare a impactului pandemiei de COVID-19 asupra nivelului de referință al CORSIA utilizat pentru a determina viitoarele cerințe de compensare pentru operatorii de avioane în vederea obținerii unei creșteri neutre din punctul de vedere al emisiilor de dioxid de carbon începând cu 2020.

Pandemia actuală de COVID-19 va determina cu siguranță o reducere substanțială a emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de aviația internațională în 2020. Se estimează că pandemia va avea ca rezultat un nivel de referință al CORSIA considerabil mai scăzut, cu excepția cazului în care se revizuieste definiția nivelului de referință al CORSIA, ceea ce ar implica cerințe de compensare mai mari. Desigur, situația depinde și de rata de reluare a traficului aerian internațional și de evoluția emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de traficul aerian internațional.

Comitetul OACI privind protecția mediului în aviație (CAEP) a efectuat o analiză de ordin de mărime menită să cuantifice impactul pandemiei de COVID-19 asupra cererii de unități de emisii (compensări) în cadrul CORSIA, pe baza a diferite scenarii, și să analizeze diversele opțiuni disponibile pentru nivelul de referință<sup>2</sup>.

Din analiza CAEP, care a luat în calcul opțiuni pentru nivelul de referință variind de la statu-quo la utilizarea emisiilor din 2019 sau a unei medii a emisiilor pe mai mulți ani sau chiar și a unor estimări extrapolate ale emisiilor care ar fi putut fi înregistrate în 2020 dacă nu ar fi existat nicio criză, reiese, printre altele, că

- emisiile de CO<sub>2</sub> din 2020 ar putea fi cu aproximativ 40 % mai mici decât nivelurile anticipate în 2016;
- emisiile de referință pe baza nivelului de referință actual al CORSIA ar putea fi cu aproximativ 18 % mai scăzute comparativ cu nivelurile din 2019;

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> IATA, ICSA și alte organizații au derulat și ele studii conexe. A se vedea, de exemplu: <https://www.iata.org/en/policy/environment/corsia/> sau [https://www.edf.org/sites/default/files/documents/COVID\\_CORSIA\\_baseline\\_analysis.pdf](https://www.edf.org/sites/default/files/documents/COVID_CORSIA_baseline_analysis.pdf)

- un nivel de referință mai scăzut ar putea avea un impact semnificativ asupra cerințelor de compensare totală:
  - faza-pilot (2021-2023): de la +280 % într-un scenariu de redresare în formă de V, la +150 % într-un scenariu de redresare în formă de U cu pierdere permanentă;
  - toate fazele (2021-2035): de la +45 % într-un scenariu de redresare în formă de V, la -24 % într-un scenariu de redresare în formă de U cu pierdere permanentă;
- modificarea nivelului de referință pentru 2019 ar putea avea ca rezultat cerințe de compensare totală:
  - faza-pilot (2021-2023): care să devină zero sau aproape zero până la 2023 în scenariile COVID-19 și
  - toate fazele (2021-2035): de la -9 % într-un scenariu de redresare în formă de V, la -32 % într-un scenariu de redresare în formă de U cu pierdere permanentă.

În cadrul reuniunii grupului de coordonare CAEP din 11 mai 2020, analiza de ordin de mărime a fost aprobată în unanimitate, spre a fi luată în considerare de către Consiliul OACI în cadrul celei de-a 220-a sesiuni ale sale din iunie 2020.

### 3.2. Poziția propusă

Având în vedere eficacitatea la nivelul mediului în raport cu obiectivul OACI de a asigura o creștere neutră din punctul de vedere al emisiilor de dioxid de carbon începând cu 2020, necesitatea de a asigura un sprijin pentru CORSIA în circumstanțele create de pandemia de COVID-19 și de a evita eșuarea unor elemente-cheie de design ale CORSIA, precum și procesul juridic din cadrul OACI, o abordare inițială prudentă, pe baza informațiilor disponibile în prezent<sup>3</sup>, ar fi de a accepta, dacă este necesar, să se adapteze designul CORSIA pentru a lua ca nivel de referință emisiile de CO<sub>2</sub> generate de aviația internațională vizate de CORSIA numai pe parcursul anului 2019.

În cazul în care Consiliul OACI ia decizia de a ajusta nivelul de referință al CORSIA în cadrul acestei sesiuni, s-ar transmite semnalul că OACI ia în mod activ măsuri pentru a se adapta la criză și pentru a menține sprijinul statelor pentru CORSIA și participarea lor la această schemă. Pentru a se găsi un echilibru între urgența unei decizii și necesitatea de a asigura respectarea normelor de guvernare ale OACI, o astfel de decizie a Consiliului OACI poate fi urmată de o consultare prin scrisori adresate statelor și de o adoptare oficială la următoarea sesiune a Consiliului OACI (cea de-a 221-a).

Ar putea fi oportun să se facă anumite ajustări conexe la elementele de design ale CORSIA, cum ar fi:

- o ajustare corespunzătoare a opțiunii de a utiliza emisiile din 2020 drept referință pentru calcularea cerințelor de compensare în timpul așa-numitei „faze pilot”, adică în primii trei ani de participare voluntară (2021-2023);

<sup>3</sup> În special din partea CAEP al OACI.

- o clarificare din care să reiasă că, la calcularea cerințelor de compensare pentru un anumit an, factorul de creștere sectorială nu poate fi negativ, astfel încât nicio cerință de compensare negativă dintr-un an să nu anuleze cerințele pozitive dintr-un alt an al aceleiași perioade de conformare.

Unele țări au indicat că ar putea încerca să profite de posibilitatea unei eventuale modificări a nivelului de referință pentru a solicita niveluri de referință diferite pentru țări diferite, în funcție de nivelul lor de dezvoltare, de anul aderării la CORSIA sau de alte criterii. O astfel de modificare ar contraveni principiilor Rezoluției A40-19, precum și Convenției de la Chicago și principiului său de nediscriminare și ar conduce la riscuri majore de subminare a CORSIA.

În cazul în care ar dura mai mulți ani pentru a se ajunge din nou la nivelul traficului și al emisiilor aferente de dinainte de criză, este probabil ca o valoare mai mare a nivelului de referință al emisiilor din 2019 să nu ducă la nicio cerință de compensare sau să ducă cel mult la cerințe minime de compensare în faza pilot. În acest context, ar trebui reamintit faptul că Rezoluția A40-19 a Adunării prevede o revizuire a CORSIA la fiecare trei ani – prima fiind în 2022. Rezoluția precizează că revizuirile ar trebui să includă o evaluare a progreselor înregistrate în ceea ce privește atingerea obiectivului indicativ al OACI de a menține la același nivel emisiile nete mondiale de dioxid de carbon din 2020 ale aviației internaționale, o evaluare a impactului schemei la nivelul pieței și al costurilor pentru state și operatorii de avioane, dar și pentru aviația internațională, precum și o evaluare a funcționării elementelor de design ale schemei, și că ar trebui să ia în considerare îmbunătățirile schemei care ar urma să sprijine obiectivele Acordului de la Paris, în special cele pe termen lung legate de temperatură. Potrivit rezoluției, revizuirile ar trebui să ia în considerare și actualizarea elementelor de design ale schemei pentru a îmbunătăți punerea în aplicare, pentru a spori eficacitatea și pentru a reduce la minimum denaturarea pieței.

Relevanța unei astfel de revizuri este subliniată de necesitatea de a asigura coerența cu un obiectiv indicativ pe termen lung de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub>, care urmează să fie luat în considerare de către Adunare.

În funcție de rata reluării traficului aerian internațional și de măsura în care CORSIA va contribui la un obiectiv indicativ pe termen lung de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub>, cu ocazia unei viitoare revizuri ar putea fi relevant să se analizeze cât de ambițios poate fi obiectivul CORSIA, incluzând eventual în analiză problema nivelului de referință. Un obiectiv mai ambițios al CORSIA ar fi în concordanță cu poziția Uniunii stabilită în Decizia (UE) 2016/915 a Consiliului.

O schimbare a poziției Uniunii în privința CORSIA ca urmare a pandemiei de COVID-19 nu ar afecta sprijinul efectiv al UE pentru politica aflată la baza obiectivului indicativ al OACI de creștere neutră din punctul de vedere al emisiilor de carbon începând cu 2020, stabilit în Rezoluția nr. A40-19 a Adunării.

#### **4. COERENȚA CU ALTE POLITICI ALE UNIUNII**

Propunerea de decizie este în concordanță cu alte politici ale Uniunii, în special cu politicile din domeniul energiei, al mediului și al transporturilor, și le completează.

## **5. Temei juridic**

### **5.1. Temeiul juridic procedural**

#### *5.1.1. Principii*

Articolul 218 alineatul (9) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) prevede posibilitatea adoptării unor decizii de stabilire „a pozițiilor care trebuie adoptate în numele Uniunii în cadrul unui organism creat printr-un acord, în cazul în care acest organism trebuie să adopte acte cu efecte juridice, cu excepția actelor care modifică sau completează cadrul instituțional al acordului”.

Articolul 218 alineatul (9) din TFUE se aplică indiferent dacă Uniunea este sau nu membră a organismului în cauză sau parte la acordul respectiv<sup>4</sup>.

#### *5.1.2. Aplicarea la cazul în discuție*

Actul (SARP CORSIA) pe care Consiliul OACI ar putea fi invitat să îl modifice este un act cu efecte juridice. Actul avut în vedere poate influența în mod decisiv conținutul legislației UE, îndeosebi Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului. Actul avut în vedere nu completează și nici nu modifică cadrul instituțional al acordului.

Prin urmare, temeiul juridic procedural al propunerii de decizie este articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

### **5.2. Temeiul juridic material**

În conformitate cu articolul 192 alineatul (1) și cu articolul 191 din TFUE, Uniunea Europeană contribuie la îndeplinirea, printre altele, a următoarelor obiective: conservarea, protecția și îmbunătățirea calității mediului; promovarea pe plan internațional a unor măsuri destinate să contracareze problemele de mediu la scară regională sau mondială și în special lupta împotriva schimbărilor climatice.

#### *5.2.1. Principii*

Temeiul juridic material al unei decizii adoptate în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE depinde în primul rând de obiectivul și de conținutul actului avut în vedere cu privire la care se adoptă o poziție în numele Uniunii. În cazul în care actul avut în vedere urmărește două obiective sau include două elemente, iar unul dintre aceste obiective sau elemente poate fi identificat ca fiind obiectivul sau elementul principal, iar celălalt obiectiv sau element are mai degrabă un caracter accesoriu, decizia adoptată în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE trebuie să se întemeieze pe un singur temei juridic material, respectiv cel impus de obiectivul sau de elementul principal sau predominant.

#### *5.2.2. Aplicarea la cazul în discuție*

Obiectivul și conținutul principal al actului avut în vedere se referă la politica privind clima, în contextul aviației internaționale.

---

<sup>4</sup> Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014, Germania/Consiliul, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctul 64.

Prin urmare, temeiul juridic material al propunerii de decizie este articolul 192 alineatul (1) din TFUE.

### **5.3. Concluzie**

Temeiul juridic al deciziei propuse ar trebui să fie articolul 192 alineatul (1) din TFUE, coroborat cu articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

Propunere de

## DECIZIE A CONSILIULUI

**de modificare a Deciziei (UE) 2016/915 a Consiliului în ceea ce privește perioada de referință prevăzută pentru măsurarea creșterii emisiilor de CO<sub>2</sub>, pentru a ține seama de consecințele pandemiei de COVID-19 în contextul CORSIA**

### CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 192 alineatul (1) coroborat cu articolul 218 alineatul (9),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională (denumită în continuare „convenția”), care urmărește reglementarea transportului aerian internațional, a intrat în vigoare la 4 aprilie 1947. Prin această convenție a fost înființată Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI).
- (2) Toate statele membre ale Uniunii sunt state contractante la convenție și membre ale OACI, în timp ce Uniunea are statut de observator în anumite organisme ale OACI.
- (3) În decembrie 2015, a 21-a Conferință a părților la Convenția-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice a adoptat Acordul de la Paris, al cărui obiectiv este de a limita creșterea temperaturii globale la o valoare mult sub 2 °C comparativ cu nivelurile preindustriale și de a continua eforturile pentru a limita creșterea temperaturii la 1,5 °C. Toate sectoarele economiei, inclusiv aviația internațională, ar trebui să contribuie la realizarea acestui obiectiv de reducere a emisiilor.
- (4) În 2016, cea de-a 39-a Adunare a OACI a decis, prin Rezoluția A39-3, să dezvolte un mecanism global bazat pe piață pentru a limita emisiile de gaze cu efect de seră generate de aviația internațională la nivelurile lor din 2020. Poziția Uniunii în ceea ce privește elaborarea și adoptarea mecanismului respectiv și a diferitelor sale elemente de detaliu a fost stabilită prin Decizia (UE) 2016/915 a Consiliului<sup>1</sup>. Această decizie reflectă faptul că deciziile relevante adoptate de Consiliul OACI, un organism creat printr-un acord, au efecte juridice. Deciziile menționate pot deveni obligatorii în conformitate cu convenția și în limitele stabilite în aceasta și pot deveni, de asemenea, obligatorii pentru Uniune și pentru statele sale membre în temeiul acordurilor internaționale existente în domeniul transportului aerian.

<sup>1</sup> Decizia (UE) 2016/915 a Consiliului din mai 2016 privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în ceea ce privește un instrument internațional care urmează să fie elaborat în cadrul organelor OACI și care vizează punerea în aplicare, începând cu 2020, a unei măsuri unice globale bazate pe piață pentru emisiile generate de aviația internațională (JO L 153, 10.6.2016, p. 32).

- (5) La 27 iunie 2018, la cea de-a zecea reuniune din cadrul celei de-a 214-a sesiuni ale sale, Consiliul OACI a adoptat prima ediție a volumului IV al anexei 16 la convenție: Standarde internaționale și practici recomandate referitoare la protecția mediului – Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională („CORSIA”). Acest text stabilește, printre altele, valorile emisiilor utilizate pentru a calcula factorii de creștere (atât factorul de creștere al sectorului, cât și factorii de creștere ai operatorilor de avioane). Aceste valori sunt determinate ca fiind media emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de aviația internațională vizate de CORSIA în 2019 și 2020 (la nivel de sector și la nivel de operator de avioane).
- (6) În temeiul Deciziei (UE) 2018/2027 a Consiliului<sup>2</sup>, statele membre au notificat OACI diferențele dintre Directiva 2003/87/CE și aceste standarde și practici recomandate.
- (7) Pandemia actuală de COVID-19 va determina o reducere substanțială a emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de aviația internațională în 2020<sup>3</sup>. Prin urmare, ea va determina și valori considerabil mai mici ale emisiilor incluse în CORSIA utilizate pentru calcularea factorilor de creștere<sup>4</sup>. Dacă aceste valori nu sunt modificate, cerințele de compensare ar putea fi semnificativ mai mari, în funcție de rata de reluare a traficului aerian internațional și de evoluția emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de traficul aerian internațional.
- (8) Este probabil și cu adevărat important ca, în cadrul celei de-a 220-a sesiuni ale sale din 8-26 iunie 2020, Consiliul OACI să ia o decizie în ceea ce privește modificarea valorilor emisiilor utilizate pentru calcularea factorilor de creștere în cadrul CORSIA, mai exact în ceea ce privește perioada de referință luată în considerare („perioada de referință”). În mod alternativ, ar putea fi luată o decizie finală în această privință la următoarea sesiune (a 221-a) a Consiliului OACI. Acest scenariu se poate materializa mai ales în cazul în care Consiliul OACI consideră că o astfel de decizie ar trebui să fie precedată de o consultare prin intermediul unor scrisori adresate statelor.
- (9) Ca și în cazul CORSIA însăși, orice modificare a condițiilor sale constituie o decizie luată de un organism creat printr-un acord care are efecte juridice.
- (10) Deși Uniunea și statele sale membre au pledat în mod sistematic în favoarea unui obiectiv mondial de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de aviația internațională care să nu depășească nivelurile din 2020, în situația actuală o trimitere la anul 2019 ca perioadă de referință pare a fi cel mai precis mijloc posibil, bazat pe date reale, care să reflecte obiectivul pe termen lung al OACI de creștere neutră din punctul de vedere al emisiilor de dioxid de carbon începând cu 2020, astfel cum s-a stabilit în Rezoluția A 39-3. În acest context, pe baza informațiilor disponibile în prezent, este oportun să se accepte anul calendaristic 2019 ca perioadă de referință

---

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Emisiile de CO<sub>2</sub> din 2020 ar putea fi cu aproximativ 40 % mai mici decât nivelurile anticipate în 2016 (CAEP OACI, 11 mai 2020).

<sup>4</sup> Emisiile de referință pentru nivelul de referință al CORSIA ar putea fi cu aproximativ 18 % mai mici comparativ cu nivelurile din 2019 (CAEP OACI, 11 mai 2020).

unică, pentru a se menține un sprijin suficient și pentru a păstra neatinse elementele-cheie de design ale CORSIA.

- (11) Ar trebui să nu se acorde sprijin alternativei apărute în dezbaterile actuale, și anume stabilirea unor niveluri de referință diferite pentru țări diferite în funcție de nivelul lor de dezvoltare, de anul aderării la CORSIA sau de alte criterii. Această alternativă ar încălca principiul nediscriminării, astfel cum se reamintește în Rezoluția A40-19, și ar putea pune în pericol existența neîntreruptă a CORSIA în forma sa actuală.
- (12) Prin urmare, Decizia (UE) 2016/915 a Consiliului ar trebui modificată pentru a permite Uniunii și statelor sale membre să accepte anul calendaristic 2019 ca perioadă de referință unică.
- (13) Se aplică în continuare principiul revizuirii periodice. În acest context, ar trebui reamintit faptul că Rezoluția A40-19 a Adunării prevede o revizuire a CORSIA la fiecare trei ani – prima fiind în 2022. Relevanța unei astfel de revizuirii crește pe măsură ce acest sector are nevoie de mai mult timp ca să atingă nivelul de dinainte de criză al traficului și al emisiilor asociate. În cazul unei redresări lente, este probabil ca nivelul de referință al emisiilor din 2019 să nu ducă la nicio cerință de compensare sau să ducă cel mult la cerințe minime de compensare în faza pilot a CORSIA (2021-2023)<sup>5</sup>. Relevanța unei astfel de revizuirii este subliniată de necesitatea de a asigura coerența cu un obiectiv indicativ pe termen lung de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub>, care urmează să fie luat în considerare de către Adunare.
- (14) Toate sectoarele economiei contribuie la reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub>, iar aviația contribuie și ea începând din 2012, când a fost inclusă în schema UE de comercializare a certificatelor de emisii. Comisia va prezenta un raport Parlamentului European și Consiliului și va prezenta o propunere de punere în aplicare a CORSIA, după caz, în concordanță cu obiectivul de a garanta contribuția aviației la angajamentul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii, asumat de Uniune pentru 2030.
- (15) Decizia (UE) 2016/915 a Consiliului ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

#### *Articolul 1*

Anexa la Decizia (UE) 2016/915 a Consiliului se modifică în conformitate cu anexa la prezenta decizie.

#### *Articolul 2*

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

---

<sup>5</sup> CAEP OACI, 11 mai 2020.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu  
Președintele*