COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 20.12.2006
COM(2006) 818 final

2006/0304 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ŞI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 2003/87/CE pentru a include activitățile de transport aerian în sistemul de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității

(prezentată de Comisie)

{SEC(2006) 1684}
{SEC(2006) 1685}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele şi obiectivele propunerii

Transportul aerian a devenit parte integrantă a societății în secolul 21, făcând posibilă deplasarea pasagerilor şi a mărfurilor pe distanțe lungi, la o viteză fără precedent, şi contribuind la integrarea europeană şi globală. Din nefericire, sectorul aviației contribuie şi la schimbările climatice. În 2004, emisiile de gaze cu efect de seră provenind din partea comunitară a aviației internaționale au crescut cu încă 7,5 procente față de 2003, ceea ce a avut ca rezultat o creştere cumulată de 87 procente față de 1990. Dacă aceasta va continua, există riscul ca, până în 2012, creşterea cotei comunitare din emisiile aviatice internaționale să compenseze mai mult de un sfert din beneficiile asupra mediului ale reducerilor necesare pentru îndeplinirea obiectivului comunitar din cadrul Protocolului de la Kyoto. Având în vedere faptul că aviația internațională nu făcea încă obiectul Protocolului de la Kyoto, această creştere nu are implicații juridice în prezent. Însă aceasta nu îi diminuează implicațiile asupra mediului, care vor trebui tratate ca parte a oricărei politici prospective eficiente privind clima.

Obiectivul prezentei propuneri este de aborda impactul ascendent al schimbărilor climatice care poate fi atribuit aviației, incluzând sectorul aviației în sistemul comunitar de comercializare a emisiilor („sistemul comunitar“).

• Context general

La 27 septembrie 2005, Comisia a adoptat o Comunicare privind reducerea impactului aviației asupra schimbărilor climatice. Concluzia principală a comunicării era că, având în vedere creşterea probabilă a traficului aerian, noi măsuri şi politici sunt necesare pentru a face față impactului aviației asupra climei. În urma analizării mai multor opțiuni, Comisia a decis sa încerce un nou instrument de piață la nivel comunitar, în defavoarea altor măsuri financiare, precum impozitele şi taxele, şi a considerat că „...cea mai bună metodă de a continua, din punct de vedere economic şi ecologic, constă în a include impactul aviației asupra climei în sistem [comunitar]“. Pe baza acestei concluzii, Comisia şi-a anunțat intenția de a înainta o propunere legislativă în acest sens şi a invitat celelalte instituții comunitare să țină seama de recomandările politice şi conceptuale din cadrul comunicării. Scopul prezentei propuneri este de a pune în aplicare acest punct cheie al strategiei fără a afecta celelalte mijloace de prevenire a schimbărilor climatice, printr-o abordare exhaustivă, bazată pe o tehnologie îmbunătățită şi pe folosirea aeronavelor (inclusiv ameliorarea gestionării traficului aerian, a cercetării etc.)[1].

La 2 decembrie 2005, Consiliul de miniştri ai mediului a adoptat concluzii care admit că includerea sectorului aviației în sistemul comunitar este cea mai bună metodă viitoare şi a invitat Comisia să înainteze o propunere legislativă până la sfârşitul anului 2006. Consiliul European a confirmat concluziile principale ale Consiliului

[1] A se vedea în special secțiunea 5 din COM(2005) 459.

pentru mediu. La 21 aprilie 2006, Comitetul Economic şi Social European a adoptat un aviz privind comunicarea, conform căruia includerea aviației în sistemul comunitar ar fi o opțiune deosebit de fezabilă. La 4 iulie 2006, Parlamentul European a adoptat o rezoluție prin care saluta comunicarea Comisiei şi admitea posibilitatea ca activitatea de comercializare a emisiilor să facă parte dintr-un pachet exhaustiv de măsuri destinate să soluționeze impactul climatic al aviației, cu condiția să fie proiectată în mod adecvat.

Obiectivul final al Convenției-cadru a Organizației Națiunilor Unite privind schimbările climatice este stabilizarea concentrațiilor de gaze cu efect de seră din atmosferă, la un nivel care să prevină interferențele antropice periculoase cu sistemul climatic. După cum a declarat Comunitatea în repetate rânduri, creşterea globală a temperaturii medii anuale la suprafață nu ar trebui să depăşească nivelurile preindustriale cu mai mult de 2°C. Toate sectoarele economiei comunitare ar trebui să facă obiectul unor politici şi măsuri care să conduce la reducerile substanțiale ale emisiilor de gaze cu efect de seră, față de nivelurile din 1990, necesare pentru îndeplinirea acestui obiectiv.

Obiectivele de limitare şi reducere adoptate în cadrul Protocolul de la Kyoto includ emisii provenite din aviația internă, nu şi de la zborurile internaționale. În schimb, Protocolul de la Kyoto impune părților să „*continue limitarea sau reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră…cauzate de combustibilii folosiți în transportul…aerian, care operează prin intermediul Organizației Aviației Civile Internaționale - OACI)…*”. Cu ocazia celei de-a şasea reuniuni a Comitetului OACI privind protecția mediului în aviație din 2004, s-a convenit că un sistem de comercializare a emisiilor specifice aviației, bazat pe un nou instrument juridic sub auspiciile OACI, „*…pare suficient de neatractiv pentru a nu fi folosit în continuare*”. Cu toate acestea, prin Rezoluția 35-5 a Adunării OACI, se susține comercializarea deschisă a emisiilor şi se solicită dezvoltarea unor orientări neobligatorii care să fie folosite de state, după caz, pentru a încorpora emisiile provenite din aviația internațională în propriile sisteme de comercializare a emisiilor. Comisia şi statele membre participă şi susțin această activitate, care este programată a fi finalizată de OACI în anul 2007. Acest subiect va fi discutat în cadrul Adunării OACI din septembrie 2007. În orice caz, este puțin probabil ca propunerea să intre în vigoare înainte de această dată. Orientările finale ale OACI vor fi luate în considerare, dacă este cazul, în timpul procedurii de co-decizie. Obiectivul prezentei propuneri este furnizarea unui model de comercializare a emisiilor cauzate de sectorul aviației care să devină un punct de referință în contactele UE cu principalii parteneri internaționali şi să promoveze dezvoltarea unor sisteme similare în toată lumea. De asemenea, Comisia susține obiectivul unui acord global în scopul unei abordări eficiente, la nivel global, a emisiilor cauzate de sectorul aviației.

- **Dispoziții existente în domeniul propunerii**

Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European şi a Consiliului de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii Europene şi de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (astfel cum a fost modificată). Scopul prezentei propuneri este de a modifica Directiva 2003/87/CE pentru a include sectorul aviației în sistemul comunitar.

- **Conformitate cu alte politici şi obiective ale Uniunii**

Scopul propunerii este de a proteja, de a menține şi de îmbunătăți calitatea mediului, prin reducerea impactului sectorului aviației asupra climei. Acest obiectiv este conform cu politica comună de transport, deoarece încurajează dezvoltarea durabilă a transportului aerian.

2. CONSULTAREA PĂRȚILOR INTERESATE ŞI EVALUAREA IMPACTULUI

- **Consultarea părților interesate**

Metode de consultare, sectoare principale vizate şi profilul general al respondenților

Comunicarea din septembrie 2005 s-a inspirat dintr-o conferință publică deschisă privind sectorul aviației şi schimbările climatice din timpul Săptămânii verzi din 2005.

În continuarea comunicării, s-a constituit un grup de lucru pentru aviație, în cadrul etapei a doua a Programului european privind schimbările climatice (ECCP II), al cărui scop este de a consilia Comisia în ceea ce priveşte metodele de includere a sectorului aviației în sistemul comunitar. Grupul constă în experți din statele membre şi participanți cheie, printre care se numără organizațiile industriale, organizațiile de consumatori şi cele ecologice.

Rezumatul răspunsurilor şi modul în care au fost luate în considerare

Informațiile colectate prin consultarea participanților au fost luate în considerare la organizarea sistemului propus. Detaliile privind folosirea acestor informații sunt prezentate în raportul de evaluare a impactului.

În perioada 11.3.2005 - 6.5.2005 s-a realizat o consultare deschisă pe internet. Comisia a primit 5 758 de răspunsuri. Rezultatele sunt disponibile la adresa http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm.

- **Colectarea şi utilizarea expertizei**

Domeniile ştiințifice/de expertiză în cauză

(1) Ştiința schimbărilor climatice; (2) expertiză industriei aviatice, inclusiv a producătorilor de aeronave, a autorităților aeroportuare şi a companiilor aeriene; (3) experți în domeniul modelismului; (4) estimări privind emisiile şi date privind traficul aerian.

Metodologia folosită

Modelismul cu modele matematice formale şi calcule bazate pe date statistice.

Principalele organizații/principalii experți consultați

Administrații locale, regionale şi naționale, asociații industriale, organizații comerciale, organizații ecologice, organizații de consumatori, institute de ştiință şi cercetare şi alte direcții generale ale Comisiei.

Rezumatul consultanței acordate şi utilizate

S-a convenit în unanimitate că sectorul aviației contribuie la schimbările climatice şi că trebuie luate măsuri în acest sens. Astfel, comercializarea emisiilor a fost preferată taxelor sau impozitelor. În ceea ce priveşte organizarea acestui sistem, s-a acceptat în general că obligațiile impuse de sistem ar trebui să se aplice operatorilor de aeronave. Deşi nu a existat un consens privind sfera geografică de aplicare a sistemului, consensul a fost general asupra faptului că numărul de cote şi procesul de acordare a acestora ar trebui armonizat. Majoritatea părților consultate au considerat că sistemul ar trebui să fie un sistem de comercializare deschis, dar nu ar trebui să afecteze în mod negativ sistemul contabil folosit în sistemul comunitar.

Metode folosite pentru ca recomandările experților să devină accesibile publicului

Raportul final şi ordinea de zi, documentele de bază şi prezentările de la fiecare întâlnire a grupului de lucru pentru aviație sunt accesibile publicului, pe internet, la adresa http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm. Pe acelaşi site sunt publicate documentele de poziție prezentate de participanți, în completarea opiniilor înregistrate în procesele-verbale.

- **Evaluarea impactului**

Comunicarea din septembrie 2005 a fost însoțită de o evaluare a impactului, în care erau evaluate diferite opțiuni politice care ar putea fi disponibile în vederea reducerii impactului climatic al sectorului aviației. În comunicare s-a concluzionat că soluția cea mai eficientă atât din punct de vedere economic cât şi ecologic este comercializarea emisiilor.

Prezenta propunere este însoțită de o nouă evaluare a impactului. În cadrul acesteia, sunt luate în considerare opțiunile de organizare specifice şi alternativele politice de a include sectorul aviației în sistemul comunitar. În evaluare se ajunge la concluzia că, în măsura în care toate companiile aeriene de pe fiecare rută care face obiectul acestui sistem sunt tratate în mod egal, este posibil ca companiile aeriene să lase o mare parte sau chiar totalitatea costurilor de aplicare în seama clienților. Consecințele asupra creşterii estimate a cererii ar fi limitate: de la un nivel de 142% al activităților comerciale obişnuite la un minimum de 135%, în perioada 2005-2020, pentru toate zborurile de plecare şi de sosire. Concurența dintre companiile aeriene nu ar fi afectată în mod semnificativ. Principala diferență între companiile aeriene este lungimea călătoriilor efectuate, vechimea aeronavei folosite şi sarcina utilă transportată. Prin urmare, transportatorii aerieni care deservesc distanțe scurte şi utilizează aeronave mai vechi sau transportă mai puțini pasageri sau cantități mici de marfă ar fi afectați într-o măsură mai mare decât transportatorii care folosesc mai puțin carburant. Concurența între aeroporturi şi turism nu ar fi afectată în mod semnificativ. Cu toate acestea, orice risc la care ar fi expus turismul ar putea fi diminuat prin includerea în sistem a tuturor zborurilor de plecare şi de sosire.

Comisia a efectuat o evaluare a impactului, astfel cum se menționează în programul său de lucru: raportul este disponibil la http://ec.europa.eu/environment/climat/aviation_en.htm.

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

- **Rezumatul acțiunii propuse**

Directiva propusă ar modifica Directiva 2003/87/CE astfel încât să includă sectorul aviației în sistemul comunitar.

Sistemul comunitar actuală funcționează prin alocarea către operatori a unui anumit număr de cote, iar fiecare dintre acestea le dă dreptul să emită o tonă de dioxid de carbon pe an. În funcție de numărul total de cote alocate, se stabileşte o limită a cotei totale de emisii de la participanții la sistem. În fiecare an, până la 30 aprilie, operatorii trebuie să restituie cotele corespunzătoare emisiilor reale. Operatorii pot comercializa cotele, pentru a putea reduce emisiile acolo unde sunt cele mai rentabile.

Cerințele de monitorizare şi reportare a emisiilor vor intra în vigoare începând cu anul 2010. Din 2011, emisiile din sectorul aviației vor face obiectul unui plafon maxim, iar operatorilor de aeronave li se va solicita să predea cotele pentru a-şi acoperi emisiile.

Principalele aspecte sunt următoarele:

– Operatorii de aeronave vor fi entitățile responsabile cu respectarea obligațiilor menționate în sistem.

– Sistemul va acoperi toate zborurile care sosesc sau pleacă dintr-un aeroport comunitar începând cu 1 ianuarie 2012. Zborurile între aeroporturile Uniunii Europene vor fi acoperite începând cu 1 ianuarie 2011.

– Zborurile efectuate cu aeronave care aparțin statului, zborurile supuse regulilor de zbor la vedere, zborurile circulare, zborurile de testare a echipamentului de navigație sau zborurile de instruire, zborurile de salvare şi cele efectuate cu aeronave a căror greutate maximă la decolare este mai mică de 5 700 kg vor fi excluse din sistem.

– Pentru a ține seama de alte gaze, până la sfârşitul anului 2008, Comisia va înainta o propunere privind emisiile de oxid de azot din aviație, pe baza unei evaluări detaliate a impactului.

– Pentru a evita duplicarea şi responsabilitatea administrativă excesivă a operatorilor de aeronave, fiecare operator de aeronavă, inclusiv cei din țările terțe, va fi administrat exclusiv de un stat membru.

– Spre deosebire de sistemul actual, metoda de alocare a cotelor va fi armonizată pe întreg teritoriul Comunității.

– Numărul total de cote care urmează să fie alocate sectorului aviației va fi stabilit la nivel comunitar, în funcție de media emisiilor din aviație în perioada 2004-2006.

– Un procent fix din numărul total de cote va fi alocat cu titlu gratuit, pe baza unui anumit indicator, operatorilor de aeronave care depun o cerere (prima cerere fiind raportată la datele din anul 2008). Pentru perioada 2011-2012, acest procent va corespunde procentului mediu propus de statele membre, care include licitarea în planurile lor naționale de alocare. În continuare, această abordare va fi revizuită în funcție de rezultatele revizuirii generale a sistemului de comercializare a emisiilor.

– Detaliile referitoare la desfășurarea licitației, precum o organizare mai adecvată şi programul, vor fi stabilite într-un regulament al Comisiei. Totalul licitației va fi folosit pentru a atenua impactul schimbărilor climatice, pentru a facilita adaptarea la acestea şi pentru a acoperi costurile administrative.

– Ca şi alți participanți la sistemul comunitar, operatorii de aeronave îşi vor monitoriza emisiile de dioxid de carbon şi le vor raporta autorității competente responsabile din statul membru, până la data de 31 martie a fiecărui an. Rapoartele trebuie verificate, pentru a le putea asigura corectitudinea. Principiile de bază pentru monitorizarea, raportarea şi verificarea emisiilor menționate în propunere vor fi stabilite prin linii directoare.

– Pentru a-şi acoperi emisiile, operatorii de aeronave vor putea să cumpere cote din alte sectoare ale sistemului comunitar.

– De asemenea, operatorii de aeronave vor putea folosi creditele de proiect – aşa-numitele unități de reducere a emisiilor (ERU) şi reducerile certificate de emisii (CER) – din cadrul Mecanismelor de execuție comună sau de dezvoltare curată (JI/CDM), până la o limită armonizată egală cu media limitelor prevăzute de statele membre în planurile naționale de alocare pentru alte sectoare din sistemul comunitar.

– Aviația internă va fi inclusă în sistem şi va fi tratată în acelaşi fel ca şi aviația internațională.

– O atenție specială pentru tratarea serviciilor aeriene având ca destinație regiuni îndepărtate sau izolate, care depind în mod deosebit de serviciile de transport aerian, poate fi acordată în special în cadrul unor masuri existente, precum obligațiile de serviciu public şi ajutorul cu caracter social, menționate la articolul 87 alineatul (2) din Tratat.

- **Temei juridic**

Temeiul juridic pentru prezenta propunere este articolul 175 din Tratat (care a constituit, de asemenea, temeiul juridic al Directivei 2003/87/CE).

- **Principiul subsidiarității**

Principiul subsidiarității se aplică în măsura în care propunerea nu intră competența exclusivă a Comunității.

Obiectivele propunerii nu pot fi atinse în mod satisfăcător de statele membre din următoarele motive:

– Se vor obține beneficii economice din comercializarea emisiilor doar în cazul în care cotele pot fi comercializate şi acceptate pe întreg teritoriul Comunității. În acest scop, este necesar să se stabilească un cadru comun.

– Ținând seama de nivelul înalt de integrare în piața comunitară a transportului aerian, punerea în aplicare a unor măsuri diferite în statele membre ar putea conduce la denaturarea concurenței.

Acțiunea comunitară va atinge mai uşor obiectivele propunerii din următoarele motive:

– Acțiunea armonizată de reducere a impactului aviației asupra schimbărilor climatice poate fi realizată cel mai eficient prin adoptarea legislației la nivel comunitar. Deoarece toate companiile aeriene care operează din aeroporturi comunitare ar beneficia de acelaşi tratament, denaturarea concurenței ar fi minimalizată.

– Consiliul şi Parlamentul European au invitat Comisia să propună o acțiune comunitară şi au recunoscut potențialul pe care îl reprezintă comercializarea emisiilor. Directiva 2003/87/CE trebuie modificată pentru a include sectorul aviației în sistemul comunitar.

– Comunitatea joacă un rol major în traficul aerian internațional, fiind responsabilă pentru aproximativ jumătate din emisiile de dioxid de carbon provenite din aviația internațională şi raportate de țările dezvoltate în CCONUSC.

– Propunerea modifică sistemul comunitar în scopul stabilirii unui cadru comun, dar lasă responsabilitatea de execuție şi aplicare statelor membre, care sunt mai abilitate în acest sens.

Prin urmare, propunerea respectă principiul subsidiarității.

- **Principiul proporționalității**

Propunerea respectă principiul proporționalității din următoarele motive:

– Propunerea reglementează doar elementele necesare pentru a asigura funcționarea corectă a sistemului şi pentru a evita denaturarea concurenței, care pot rezulta din tratamentul diferit aplicat operatorilor de aeronave din statele membre. Pentru a asigura conformitatea şi a reduce costurile de punere în aplicare, propunerea recurge cât mai mult posibil la arhitectura existentă a sistemului comunitar. În cazul în care procedurile aplicate în sistemul actual nu sunt adecvate pentru sectorul aviației, s-au prevăzut dispoziții speciale, menținându-se totodată simplitatea şi integritatea ecologică a sistemului.

– Comercializarea emisiilor poate fi utilizată pentru a obține un avantaj ecologic la un cost inferior celui presupus de alte metode, fiind, aşadar, cea mai rentabilă modalitate de abordare a emisiilor de gaze cu efect de seră din sectorul aviației.

- **Alegerea instrumentului**

Instrumente propuse: directivă.

Alte metode nu ar fi adecvate din următoarele motive:

Luând în considerare faptul că directiva modifică o altă directivă pentru a include sectorul aviației în sistemul comunitar, alte instrumente nu ar fi fost adecvate.

4. INCIDENȚA BUGETARĂ

Costurile activităților menționate în prezenta directivă vor fi acoperite de instrumentul financiar pentru mediu (LIFE+ pentru 2007-2013). Nu este necesară nici o altă sumă.

5. INFORMAȚII SUPLIMENTARE

- **Clauza de reexaminare/revizuire/caducitate**

Propunerea include o clauză de revizuire.

- **Tabel de corespondență**

Statele membre sunt invitate să comunice Comisiei textul dispozițiilor interne în care este transpusă directiva, precum şi un tabel de corespondență între directivă şi dispozițiile în cauză.

- **Spațiul Economic European**

Actul propus prezintă interes pentru SEE şi, prin urmare, ar trebui extins la Spațiul Economic European.

2006/0304 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ŞI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 2003/87/CE pentru a include activităţile de transport aerian în sistemul de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunităţii
(Text cu relevanţă pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ŞI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunităţii Europene, în special articolul 175 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei[2],

având în vedere avizul Comitetului Economic şi Social European[3],

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor[4],

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din Tratat[5],

întrucât:

(1) Prin Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunităţii şi de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului[6], a fost stabilit un sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunităţii pentru a promova o metodă rentabilă şi eficientă din punct de vedere economic de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră.

(2) Obiectivul final al Convenţiei-cadru a Organizaţiei Naţiunilor Unite privind schimbările climatice, care a fost aprobat în numele Comunităţii Europene prin Decizia 94/69/CE a Consiliului din 15 decembrie 1993 privind încheierea Convenţiei-cadru a Organizaţiei Naţiunilor Unite privind schimbările climatice[7], este stabilizarea concentraţiilor de gaze cu efect de seră din atmosferă, la un nivel care să prevină interferenţele antropice periculoase cu sistemul climatic. Comunitatea a menţionat în repetate rânduri că, în scopul îndeplinirii acestui obiectiv, creşterea globală a

---

2 JO C […], […], p. […].
3 JO C […], […], p. […].
4 JO C […], […], p. […].
5 JO C […], […], p. […].
6 JO L 275, 25.10.2003, p. 32. Directivă, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2004/101/CE (JO L 338, 13.11.2004, p. 18).
7 JO L 33, 7.2.1994, p. 11.

temperaturii medii anuale la suprafață nu ar trebui să depășească nivelurile preindustriale cu mai mult de 2°C. Cercetările şi lucrările ştiinţifice recente arată că acest obiectiv privind temperatura nu va rămâne realizabil pe termen lung decât cu condiția ca emisiile de gaze cu efect de seră să se stabilizeze în următoarele două decenii şi apoi să scadă substanțial, cu cel puțin 15%, poate chiar cu 50%, față de nivelurile din 1990. Nivelurile de reduceri cuantificate pe care trebuie să le realizeze statele membre începând cu 2013 pentru a atinge obiectivul de stabilizare a concentrațiilor de gaze cu efect de seră nu au fost încă stabilite în cadrul procesului internațional privind schimbările climatice. Deşi prezenta directivă ar trebui să fie compatibilă cu contribuția UE la obiectivul pe termen lung privind temperatura, metodele şi temeiul de alocare a cotelor către operatorii de aeronave în temeiul prezentei directive după această dată trebuie revizuite, în lumina progreselor ştiinţifice şi politice la nivel internațional.

(3) Convenția-cadru a Organizației Națiunilor Unite privind schimbările climatice solicită tuturor părților să formuleze şi să pună în aplicare programe naționale şi, după caz, regionale, care să conțină măsuri de atenuare a schimbărilor climatice.

(4) Protocolul de la Kyoto, aprobat prin Decizia 2002/358/CE a Consiliului din 25 aprilie 2002 privind aprobarea, în numele Comunității Europene, a Protocolului de la Kyoto la Convenția-cadru a Organizației Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice şi îndeplinirea în comun a angajamentelor care decurg din acesta[8], solicită țărilor dezvoltate să limiteze sau să reducă emisiile de gaze cu efect de seră nereglementate de Protocolul de la Montreal şi care provin din combustibilii folosiți în transportul aerian, prin intermediul Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI).

(5) Deşi Comunitatea nu este parte contractantă la Convenția de la Chicago din 1994, toate statele membre sunt părți contractante la convenția în cauză şi membre ale OACI şi continuă să susțină activitatea de dezvoltare a instrumentelor de piață, în colaborare cu alte state, la nivel internațional. Cu ocazia celei de-a şasea reuniuni a Comitetului OACI privind protecția mediului în aviație din 2004, s-a convenit că un sistem de comercializare a emisiilor specifice aviației, bazat pe un nou instrument juridic sub auspiciile OACI, părea suficient de neatractiv pentru a nu fi folosit în continuare. În consecință, Rezoluția 35-5 a Reuniunii OACI nu propune un nou instrument juridic, ci, în schimb, autorizează comercializarea deschisă a cotelor de emisie şi posibilitatea ca statele membre să introducă în propriile sisteme de comercializare a emisiilor cote de emisii din aviația internațională.

(6) Al şaselea Program de acțiune comunitară pentru mediu stabilit prin Decizia 1600/2002/CE a Parlamentului European şi a Consiliului[9] prevedea ca Comunitatea să determine şi să întreprindă acțiuni specifice de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră provenind din aviație, în cazul în care, până în 2002, nici o astfel de măsură nu se stabilea în cadrul OACI. În concluziile sale din octombrie 2002, decembrie 2003 şi octombrie 2004, Consiliul a invitat în repetate rânduri Comisia să propună acțiuni de reducere a impactului transportului aerian internațional asupra schimbărilor climatice.

---

[8] JO L 130, 15.5.2002, p. 1.

[9] JO L 242, 10.9.2002, p. 1.

(7) Politicile şi măsurile ar trebui puse în aplicare la nivel naţional şi comunitar, în toate sectoarele economiei comunitare, şi nu numai în sectoarele industriei şi energiei, pentru a se obţine reducerile substanţiale necesare. În cazul în care impactul sectorului aviaţiei asupra schimbărilor climatice continuă să crească în ritmul actual, acest lucru ar submina în mod semnificativ reducerile realizate în alte sectoare pentru a combate schimbările climatice.

(8) În comunicarea din 27 septembrie 2005[10], Comisia a adoptat o strategie de reducere a impactului sectorului aviaţiei asupra climei. Parte a unui pachet exhaustiv de măsuri, strategia propunea includerea sectorului aviaţiei în sistemul comunitar de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră şi prevedea crearea unui grup de lucru multilateral privind aviaţia, ca parte a etapei a doua a Programului european privind schimbările climatice, care să ia în considerare metode de includere a sectorului aviaţiei în sistemul comunitar. În cadrul concluziilor din decembrie 2005, Consiliul a admis că, din punct de vedere economic şi ecologic, cea mai bună soluţie viitoare pare includerea sectorului aviaţiei în sistemul comunitar şi a invitat Comisia să înainteze o propunere legislativă până la sfârşitul anului 2006. Prin rezoluţia din 4 iulie 2006, Parlamentul European a admis că sistemul de comercializare a emisiilor ar putea face parte dintr-un pachet exhaustiv de măsuri privind impactul sectorului aviaţiei asupra climei, cu condiţia să fie conceput în mod corespunzător.

(9) Obiectivul prezentei directive este de a reduce impactul asupra schimbărilor climatice atribuit sectorului aviaţiei, prin includerea emisiilor care provin din activităţi de transport aerian în sistemul comunitar.

(10) Operatorii de aeronave controlează în modul cel mai direct tipul de aeronavă folosită şi modalitatea de pilotare a acesteia şi, prin urmare, ar trebui să fie responsabili pentru respectarea obligaţiilor impuse prin prezenta directivă. Un operator poate fi identificat cu ajutorul unui cod de identificare al OACI sau al oricărui alt cod de identificare recunoscut, folosit pentru identificarea zborului. În cazul în care identitatea operatorului nu este cunoscută, proprietarul aeronavei ar trebui să fie considerat operatorul acesteia, cu excepţia cazului în care dovedeşte ce altă persoană a fost operatorul aeronavei.

(11) Începând cu 2011, emisiile provenind de la zborurile între aeroporturile comunitare ar trebui să fie incluse în sistemul comunitar. Începând cu 2012, acesta trebuie să includă şi emisiile provenite de la toate zborurile de sosire şi de plecare din Comunitate. Astfel, sistemul comunitar poate servi drept model pentru extinderea sistemului la nivel internaţional. În cazul în care o ţară terţă adoptă măsuri de reducere a impactului pe care îl au zborurile către un aeroport comunitar din respectiva ţară asupra climei cel puţin echivalente cu cerinţele prezentei directive, domeniul de aplicare a sistemului comunitar ar trebui modificat astfel încât să excludă zborurile de sosire din ţara în cauză în Comunitate.

(12) Sectorul aviaţiei are un anumit impact asupra climei mondiale, datorită emisiilor de dioxid de carbon, de oxizi de azot, de vapori de apă şi de particule de sulfat şi funingine. Comitetul interguvernamental pentru schimbările climatice a estimat că impactul total al sectorului aviaţiei este, în prezent, cu între două şi patru ori mai mare

[10] COM(2005) 459.

decât efectul exclusiv al emisiilor de dioxid de carbon din trecut. Studii de cercetare comunitare recente arată că impactul total al sectorului aviației ar putea fi de două ori mai mare decât numai impactul dioxidului de carbon. Cu toate acestea, nici una dintre aceste estimări nu ia în considerare efectele foarte puțin cunoscute ale norilor cirrus. În conformitate cu articolul 174 alineatul (2) din Tratat, politica de mediu comunitară trebuie să se bazeze pe principiul precauției şi, în consecință, întregul impact al sectorului aviației ar trebui abordat într-un mod cât mai aprofundat cu putință. În aşteptarea progreselor viitoare ale ştiinței care să identifice un sistem adecvat de măsurare pentru compararea diverselor tipuri de impact, este necesară o abordare pragmatică şi precaută. Emisiile de oxizi de azot vor fi abordate în cadrul unei alte legislații, care urmează să fie prezentată de Comisie.

(13) Pentru a evita denaturarea concurenței, ar trebui specificată o metodologie de alocare armonizată. Pentru a asigura accesul la piață al noilor operatori de aeronave, un anumit număr de cote se va aloca prin licitație, în conformitate cu normele ce urmează să fie dezvoltate de Comisie. Operatorii aerieni care îşi încetează activitatea vor continua să primească cote până la sfârşitul perioadei pentru care li s-au alocat deja cote cu titlu gratuit.

(14) Sectorul aviației contribuie la impactul global al activităților umane asupra schimbărilor climatice. Utilizarea veniturilor obținute în urma licitării cotelor ar trebui sa aibă ca scop atenuarea emisiilor de gaze cu efect de seră, adaptarea la impactul schimbărilor climatice, finanțarea lucrărilor de cercetare şi dezvoltare în scopul atenuării schimbărilor climatice şi al adaptării la acestea şi acoperirea costurilor de administrare a sistemului. Veniturile obținute în urma licitației ar trebui folosite în mod special pentru a finanța contribuțiile la Fondul Global pentru Energii Regenerabile şi Eficiență Energetică, precum şi măsurile de evitare a defrişării şi de facilitare a adaptării în țările în curs de dezvoltare. Dispozițiile de folosire a fondurilor obținute în urma licitației ar trebui notificate Comisiei. O astfel de notificare nu scuteşte statele membre de obligația prevăzută la articolul 88 alineatul (3) din Tratat de a notifica anumite măsuri naționale. Directiva nu aduce atingere rezultatului oricăror proceduri viitoare de ajutor de stat care ar putea fi întreprinse în temeiul articolelor 87 şi 88 din Tratat.

(15) Pentru a spori rentabilitatea sistemului, operatorii de aeronave ar trebui să poată folosi, până la o anumită limită armonizată, CER şi ERU din activitățile de proiectare, pentru a-şi îndeplini obligațiile de restituire a cotelor.

(16) Pentru a reduce sarcinile administrative ale operatorilor de aeronave, un singur stat membru ar trebui să fie responsabil pentru fiecare operator. Fiecare stat membru trebuie să se asigure că operatorii de aeronave care au obținut o licență de funcționare în statul în cauză, cei care nu au licență de funcționare sau operatorii din țări terțe, ale căror emisii, într-un an de referință, pot fi atribuite în mare măsură respectivului stat membru, îndeplinesc cerințele prezentei directive.

(17) Pentru a păstra integritatea sistemului de contabilizare a sistemului comunitar, având în vedere faptul că emisiile provenite din aviația internațională nu sunt încă integrate în angajamentele statelor membre în conformitate cu Protocolul de la Kyoto, cotele alocate sectorului aviației trebuie folosite numai pentru a îndeplini obligațiile operatorilor de aeronave de a restitui cotele în conformitate cu prezenta directivă. Cu toate acestea, operatorii de aeronave trebuie să poată schimba o cotă emisă pentru

sectorul aviației cu o cotă care poate fi folosită de toți operatorii din sistem prin intermediul administratorului de înregistrare.

(18) Organizația europeană pentru siguranța navigației aeriene (Eurocontrol) poate deține informații care ar putea ajuta statele membre sau Comisia în îndeplinirea obligațiilor care le revin în temeiul prezentei directive.

(19) Dispozițiile sistemului comunitar privind monitorizarea, raportarea şi verificarea emisiilor, precum şi sancțiunile aplicabile operatorilor, trebuie să se aplice, de asemenea, şi operatorilor de aeronave.

(20) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive trebuie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei[11].

(21) Comisia ar trebui să aibă, în special, competența de a adopta măsuri privind licitarea cotelor care nu trebuie eliberate cu titlu gratuit şi de a modifica activitățile de transport aerian prevăzute în anexa 1, în cazul în care o țară terță introduce măsuri de reducere a impactului sectorului aviației asupra schimbărilor climatice. Deoarece au un domeniu general de aplicare şi sunt concepute pentru a modifica elemente neesențiale din prezenta directivă şi pentru a completa prezenta directivă prin adăugarea sau modificarea unor elemente noi neesențiale, aceste măsuri trebuie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5*a* din Decizia 1999/468/CE.

(22) Deoarece statele membre nu pot atinge individual obiectivele acțiunii propuse şi, în consecință, din cauza dimensiunilor şi efectelor acțiunii propuse, acest obiectiv poate fi mai bine realizat la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității menționat la articolul 5 din Tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul în cauză, prezenta directivă nu depăşeşte ceea ce este necesar pentru îndeplinirea acestui obiectiv.

(23) Prin urmare, Directiva 2003/87/CE trebuie modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1
Modificări ale Directivei 2003/87/CE

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

(1) Înainte de articolul 1 se introduce următorul titlu al capitolului I:

[11] JO L 184, 17.7.1999, p. 23. Decizie, astfel cum a fost modificată prin Decizia 2006/512/CE (JO L 200, 22.7.2006, p. 11).

„Capitolul I
Dispoziții generale”

(2) Articolul 3 se modifică după cum urmează:

(a) la litera (b) se adaugă următorul text: „sau emiterea, de către o aeronavă care efectuează o activitate de transport aerian menționată în anexa 1, a respectivelor gaze în cadrul activității în cauză”;

(b) se adaugă următoarele litere:

„(o) «operator de aeronavă» este persoana care operează o aeronavă în momentul în care efectuează o activitate de transport aerian menționată în anexa 1 sau, în cazul în care operatorul nu este cunoscut sau identificat de proprietarul aeronavei, proprietarul aeronavei;

(p) «stat membru responsabil» este statul membru care răspunde de administrarea sistemului în ceea ce priveşte un operator de aeronave, în conformitate cu articolul 18*a*;

(q) «emisii de aviație atribuite» sunt emisiile care provin de la toate zborurile care intră în sfera activităților de transport aerian menționate în anexa 1 şi pleacă dintr-un stat membru sau sosesc într-un stat membru dintr-o țară terță;

(r) «emisiile istorice din sectorul aviației» reprezintă media emisiilor anuale din anii calendaristici 2004, 2005 şi 2006, provenite de la aeronavele care efectuează o activitate de transport aerian menționată în anexa 1.”

(3) În continuarea articolului 3 se introduc Capitolul II, titlul Capitolului III şi articolul 3e:

„Capitolul II
Sectorul aviației

Articolul 3a
Domeniul de aplicare a capitolului II

Dispozițiile prezentului capitol se aplică alocării şi eliberării de cote pentru activitățile de transport aerian menționate în anexa 1.

Articolul 3b
Cantitatea totală de cote pentru sectorul aviației

1. În perioada 1 ianuarie 2011 – 31 decembrie 2012, cantitatea totală de cote ce urmează să fie alocată operatorilor de aeronave va fi echivalentă cu 100% din suma emisiilor istorice ale sectorului aviației pentru fiecare an.

2. În perioada menționată la articolul 11 alineatul (2), care începe la 1 ianuarie 2013, cantitatea totală de cote ce urmează să fie alocată operatorilor de aeronave va fi echivalentă cu 100% din suma emisiilor istorice ale sectorului aviației, înmulțită cu numărul de ani din perioada în cauză.

3. În a doua perioadă menționată la articolul 11 alineatul (2) şi fiecare perioadă ulterioară, cantitatea totală de cote ce urmează să fie alocată operatorilor de aeronave va fi echivalentă cu 100% din suma emisiilor istorice ale sectorului aviației, înmulțită cu numărul de ani din perioada în cauză.

4. În termen de şase luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive, Comisia va decide cu privire la emisiile istorice ale sectorului aviației, pe baza celor mai fiabile date disponibile.

Articolul 3c
Metoda de alocare a cotelor pentru sectorul aviației

1. Un anumit procent de cote va fi licitat în perioada menționată la articolul 3*b* alineatul (1). Acest procent va corespunde procentului mediu propus de statele membre, care include licitarea în cadrul planurilor naționale de alocare pentru perioada în cauză, în conformitate cu capitolul III.

2. Pentru perioadele ulterioare, procentajul care urmează a fi licitat va ține seama de revizuirea generală a prezentei directive.

3. Comisia va adopta un regulament care să conțină dispoziții detaliate privind licitarea, de către statele membre, a cotelor care nu trebuie eliberate cu titlu gratuit, în conformitate cu alineatele (1) şi (2). Numărul de cote care urmează să fie licitate în fiecare perioadă de către fiecare stat membru vor fi proporționale cu partea ce îi revine statului în cauză din numărul total de emisii ale sectorului aviației pentru toate statele membre, pentru anul de referință, comunicate în conformitate cu articolul 14 alineatul (3) şi verificate în conformitate cu articolul 15. Pentru perioada menționată la articolul 3*b* alineatul (1), anul de referință este 2010, iar pentru fiecare perioadă ulterioară menționată la articolul 3*b,* anul de referință este anul calendaristic care se încheie cu 24 luni înainte de începerea perioadei care face obiectul licitației.

   Regulamentul în cauză, al cărui scop este modificarea elementelor neesențiale ale prezentei directive prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 23 alineatul (2*a*).

4. Veniturile obținute în urma licitării cotelor în conformitate cu alineatul (3) se folosesc pentru limitarea emisiilor de gaze cu efect de seră, adaptarea la impactul schimbărilor climatice, finanțarea cercetării şi dezvoltării în vederea limitării şi adaptării şi acoperirea cheltuielilor statului membru responsabil legate de prezenta directivă. Statele membre informează Comisia cu privire la măsurile adoptate în temeiul prezentului alineat.

5. Informațiile furnizate Comisiei în temeiul prezentei directive nu exonerează statele membre de obligația notificării în conformitate cu articolul 88 alineatul (3) din Tratat.

Articolul 3d
Alocarea şi emiterea de cote pentru operatorii de aeronave

1. Pentru fiecare perioadă menționată la articolul 3*b*, fiecare operator de aeronave poate solicita atribuirea unor cote destinate să fie alocate cu titlu gratuit, în conformitate cu articolul 3*c*. O cerere se face prezentând statului membru responsabil datele verificate tonă-kilometru pentru activitățile de transport aerian enumerate în anexa 1 şi efectuate de operatorul în cauză, pentru anul calendaristic care se încheie cu douăzeci şi patru de luni înainte de începutul perioadei la care se referă, în conformitate cu anexele IV şi V. Orice cerere se depune cu cel puțin douăzeci şi una de luni înainte de începerea perioadei la care se referă.

2. Cu cel puțin optsprezece luni înainte de începerea perioadei pentru care se depune cererea, statele membre prezintă Comisiei cererile primite în temeiul alineatului (1).

3. Cu cel puțin cincisprezece luni înainte de începerea fiecărei perioade menționate la articolul 3*b*, Comisia decide cu privire la următoarele:

   (a) cantitatea totală de cote ce urmează să fie alocată pentru perioada în cauză, în conformitate cu articolul 3*b*;

   (b) numărul de cote ce vor fi alocate cu titlu gratuit în perioadă în cauză, în conformitate cu articolul 3*c*;

   (c) indicatorul ce va fi folosit pentru alocarea cotelor cu titlu gratuit operatorilor de aeronave ale căror cereri au fost înaintate Comisiei în conformitate cu alineatul (2).

   Indicatorul menționat la litera (c) se calculează prin împărțirea numărului de cote menționate la litera (b) la suma datelor tonă-kilometru incluse în cererile prezentate Comisiei în conformitate cu alineatul (2).

4. În termen de trei luni de la data la care Comisia adoptă o decizie în conformitate cu alineatul (3), fiecare stat membru responsabil calculează şi publică:

   (a) numărul total de cote alocate, pentru perioada în cauză, fiecărui operator de aeronavă care a înaintat Comisiei o cerere în conformitate cu alineatul (2), calculat prin înmulțirea datelor tonă-kilometru din cerere cu indicatorul publicat în temeiul alineatului (3), litera (c) şi

   (b) cotele alocate fiecărui operator de aeronave pentru fiecare an, care se stabilesc prin împărțirea numărului total de cote alocate pentru perioada în cauză, calculat în conformitate cu litera (a), la numărul de ani din perioada în care operatorul de aeronave întreprinde o activitate de transport aerian specificată în anexa 1.

5. Până la 28 februarie 2011 şi, ulterior, până la data de 28 februarie a fiecărui an, autoritatea competentă a statului membru responsabil va elibera, pentru fiecare operator de aeronave, un număr de cote alocate respectivului operator pentru anul respectiv.

Capitolul III
Instalații staționare

Articolul 3e
Domeniul de aplicare a capitolului III

Dispozițiile prezentului capitol se aplică permiselor de emisii de gaze cu efect de seră şi alocării şi emiterii de cote pentru activitățile enumerate în anexa 1, altele decât activitățile de transport aerian. ”

(4) La articolul 6 alineatul (2) litera (e), după cuvântul „cote“ se introduce textul „altele decât cotele eliberate în temeiul capitolului II”.

(5) Următorul titlu al capitolului IV se introduce după articolul 11:

„Capitolul IV
Dispoziții aplicabile sectorului aviației şi instalațiilor staționare”

(6) La articolul 11*a* se introduce următorul alineat (1*a*):

„(1*a*) Sub rezerva alineatului (3), în timpul fiecărei perioade menționate la articolul 3b, statele membre permit fiecărui operator de aeronave să folosească CER şi ERU din activitățile de proiectare, până la un anumit procent din numărul de cote pe care trebuie să le restituie în conformitate cu articolul 12 alineatul (2*a*); acest procent reprezintă media dintre procentele specificate de statele membre pentru perioada în cauză, în conformitate cu alineatul (1).

Comisia publică acest procent cu cel puțin şase luni înainte de începerea fiecărei perioade menționate la articolul 3*b*.”

(7) La articolul 11*b* alineatul (2), cuvântul „instalații” se înlocuieşte cu „activități”.

(8) Articolul 12 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (2), după cuvântul „scopul” se introduce textul „îndeplinirii de către operatorul în cauză a obligațiilor prevăzute la alineatul (2*a*) sau”;

(b) se introduce următorul alineat (2*a*):

„(2a) Statele membre responsabile se asigură că, până la data de 30 aprilie a fiecărui an, fiecare operator de aeronave restituie un număr de cote egal cu totalitatea emisiilor din decursul anului calendaristic precedent care provin din activitățile de transport aerian menționate în anexa 1 pentru care este considerat operator de aeronave, verificate în conformitate cu articolul 15. Statele membre se asigură că, ulterior, cotele restituite în temeiul prezentului alineat sunt anulate.”

(c) la alineatul (3), după „cote” se inserează cuvintele „, altele decât cotele emise în temeiul capitolului II,”.

(9) La articolul 13 alineatul (3), „articolul 12 alineatul (3)” se înlocuieşte cu „articolul 12 alineatul (2*a*) sau (3)”.

(10) Articolul 14 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1):

(i) după „activitățile în cauză” se introduc cuvintele „şi a datelor tonă-kilometru în scopul unei cereri depuse în temeiul articolului 3*d*”;

(ii) cuvintele „, până la 30 septembrie 2003” se elimină şi

(b) la alineatul (3):

(i) cuvintele „al unei instalații” se înlocuiesc cu „sau operator de aeronave”;

(ii) cuvintele „instalației în cauză de pe parcursul fiecărui an calendaristic” se înlocuiesc cu „din cursul fiecărui an calendaristic, de la instalația sau, de la 1 ianuarie 2010, de la aeronava pe care o operează”.

(11) Articolul 15 se modifică după cum urmează:

(a) la primul paragraf:

(i) cuvântul „operatori” se înlocuieşte cu „operatori şi operatori de aeronave”;

(ii) după „anexa V” se introduc cuvintele „şi cu orice dispoziții detaliate adoptate de Comisie în conformitate cu prezentul alineat”;

(b) la al doilea paragraf:

(i) cuvântul „operator” se înlocuieşte cu „operatori şi operatori de aeronave”;

(ii) după „Anexa V” se introduc cuvintele „şi cu orice dispoziții detaliate adoptate de Comisie în conformitate cu prezentul paragraf” şi

(c) după al doilea paragraf se adaugă următorul paragraf:

„Comisia poate adopta dispoziții detaliate pentru verificarea rapoartelor prezentate de operatorii de aeronave în temeiul articolului 14 alineatul (3) şi a cererilor depuse în temeiul articolului 3*d*, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 23 alineatul (2).”.

(12) Articolul 16 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1), cuvintele „până la 31 decembrie 2003,” se elimină;

(b) la alineatul (2):

(i) cuvântul „operatori” se înlocuieşte cu „operatori şi operatori de aeronave”;

(ii) cuvintele „articolul 12 alineatul (3)” se înlocuiesc cu „prezenta directivă” şi

(c) la alineatul (3):

(i) cuvântul „operator” se înlocuieşte cu „operator sau operator de aeronave”;

(ii) în a doua teză, cuvintele „de la instalația respectivă” se elimină.

(13) Se introduc următoarele articole 18a şi 18b:

„Articolul 18a
Statul membru responsabil

1. Statul membru responsabil pentru un operator de aeronave este:

(a) în cazul unui operator de aeronave cu o licență de funcționare valabilă, acordată de un stat membru în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind licențele operatorilor de transport aerieni[12], statul membru care a acordat licența de funcționare operatorului în cauză şi

(b) în toate celelalte cazuri, statul membru cu cele mai multe emisii atribuite estimate în sectorul aviației, provenite de la zborurile efectuate de operatorul aerian în anul de referință.

2. Pe baza celor mai fiabile informații disponibile, Comisia:

(a) publică, până la 1 februarie 2009, o listă a operatorilor aerieni care au efectuat o activitate de transport aerian menționată în anexa I la 1 ianuarie 2006 sau după această dată, specificând statul membru responsabil pentru fiecare operator de aeronavă, în conformitate cu alineatul (1) şi

(b) va actualiza această listă, până la data de 1 februarie a fiecărui an ulterior, pentru a include operatorii aerieni care au întreprins ulterior o activitate de transport aerian menționată în anexa I.

3. În sensul alineatului (1), „an de referință” înseamnă, în ceea ce priveşte un operator care a început să îşi desfăşoare activitatea în Comunitate după 1 ianuarie 2006, primul an calendaristic de funcționare; în toate celelalte cazuri, înseamnă anul calendaristic care a început la 1 ianuarie 2006.

[12] JO L 24, 24.8.1992, p. 1.

Articolul 18b
Asistență din partea Eurocontrol

Pentru a-şi îndeplini obligațiile care îi revin în temeiul articolelor 3*b* alineatul (4) şi 18a, Comisia poate solicita asistența Eurocontrol şi poate încheia, în acest scop, orice acorduri corespunzătoare cu organizația în cauză."

(14) La articolul 19 alineatul (3) se adaugă următorul text: „şi dispozițiile legate de includerea activităților de transport aerian în sistemul comunitar. Regulamentul le permite operatorilor de aeronave să îi solicite administratorului lor de înregistrare să schimbe o cotă emise în temeiul capitolului II cu o cotă echivalentă celor emise în temeiul capitolului III. Administratorii efectuează o astfel de schimbare la cerere.".

(15) La articolul 23 se introduce următorul alineat (2*a*):

„(2*a*) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5*a* alineatele (1)-(4) şi articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, ținând seama de dispozițiile articolului 8."

(16) Se introduce următorul articol 25*a*:

„Articolul 25a
Măsuri adoptate de țările terțe pentru a reduce impactul aviației asupra schimbărilor climatice

În cazul în care o țară terță adoptă măsuri cel puțin echivalente cu cerințele prezentei directive de reducere a impactului pe care îl au asupra schimbărilor climatice zborurile care decolează din țara în cauză şi aterizează pe teritoriul Comunității, Comisia modifică prezenta directivă pentru a prevedea ca zborurile care sosesc din țara în cauză să fie excluse din activitățile de transport aerian enumerate în anexa I, începând din perioada următoare menționată la articolul 3*b*.

Respectiva modificare, al cărei scop este modificarea elementelor neesențiale ale prezentei directive, se adoptă adoptată în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 23 alineatul (2*a*)."

(17) Articolul 28 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (3) litera (b), după „cote" se introduc cuvintele „, altele decât cotele emise în temeiul capitolului II," şi

(b) la alineatul (4), după „cote" se introduc cuvintele „, altele decât cotele emise în temeiul capitolului II,".

(18) După articolul 30 se introduce următorul titlu:

„Capitolul V
Dispoziții finale”

(19) Anexele I, IV şi V se modifică în conformitate cu anexa la prezenta directivă.

Articolul 2
Transpunere

1. Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege şi a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive în termen de ce mult 12 de luni de la intrarea în vigoare a acesteia. Statele membre informează de îndată Comisiei cu privire la textul respectivelor acte şi la tabelul corespondență dintre actele în cauză şi prezenta directivă.

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

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. Comisia informează celelalte state membre cu privire la aceasta.

Articolul 3
Intrare în vigoare

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

Articolul 4
Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, […]

Pentru Parlamentul European	*Pentru Consiliu*
Preşedintele	*Preşedintele*
[...]	*[...]*

ANEXĂ

Anexele I, IV şi V la Directiva 2003/87/CE se modifică după cum urmează:

(1) Anexa I se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuieşte cu următorul text:

„**CATEGORII DE ACTIVITĂȚI CARE FAC OBIECTUL PREZENTEI DIRECTIVE**”;

(b) după alineatul (2) se adaugă următorul alineat:

„Pentru anul 2011, sunt incluse în categoria activităților de transport aerian numai zborurile care pleacă şi sosesc într-un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică dispozițiile Tratatului. De la 1 ianuarie 2012, în această categorie sunt incluse toate zborurile care sosesc sau pleacă dintr-un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică Tratatul”.

(c) se adaugă următoarea categorie de activitate:

“

Aviație Zborurile care sosesc sau pleacă dintr-un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică dispozițiile Tratatului. Această activitate nu include: (a) zborurile efectuate exclusiv pentru transportarea, în misiuni oficiale, a unui monarh în funcție şi a rudelor sale apropiate, a şefilor de stat, a şefilor de guvern şi a miniştrilor, cu condiția ca o astfel de situație să fie dovedită printr-un indicator adecvat privind statutul în planul de zbor; (b) zborurile militare efectuate de aeronave militare şi zborurile poliției sau ale autorităților vamale, precum şi zborurile de căutare şi salvare autorizate de autoritatea competentă adecvată; (c) orice zboruri efectuate exclusiv în conformitate cu regulile de zbor la vedere menționate în anexa 2 la Convenția privind Aviația Civilă	Dioxid de carbon

Internațională din 1944; (d) zborurile care se încheie la aerodromul de unde a decolat aeronava şi în timpul cărora nu au avut loc aterizări intermediare; (e) zborurile de instruire efectuate exclusiv în scopul obținerii unei licențe sau a unui punctaj, în cazul personalului navigant, dacă sunt dovedite printr-o o observație adecvată în planul de zbor, cu condiția ca scopul zborului să nu fie transportul de pasageri şi/sau de marfă sau poziționarea sau transferul de aeronave; (f) zborurile efectuate exclusiv în scopul verificării sau testării echipamentelor folosite sau destinate asistenței la sol pentru navigația aeriană, cu excepția zborurilor de poziționare efectuate de aeronava în cauză şi (g) zborurile efectuate de aeronave cu o greutate maximă autorizată la decolare mai mică de 5 700 kg.	

”

(2) Anexa IV se modifică după cum urmează:

(a) după titlu se adaugă următorul subtitlu:

„PARTEA A – Monitorizarea şi raportarea emisiilor de la instalațiile staționare”

(b) se adaugă următoarea parte B:

„PARTEA B – Monitorizarea şi raportarea emisiilor provenite din activități de transport aerian”

Monitorizarea emisiilor de dioxid de carbon

Emisiile sunt monitorizate prin calcul. Calcularea emisiilor se realizează după formula:

Consum de combustibil x factor de emisie

Consumul de combustibil include combustibilul consumat de grupul motopropulsor auxiliar. Consumul real de combustibil pentru fiecare zbor este folosit ori de câte ori este posibil şi se calculează după formula:

cantitatea de combustibil din rezervoarele aeronavei după alimentarea cu cantitatea de carburant necesară zborului – cantitatea de carburant din rezervoarele aeronavei după alimentarea cu carburant pentru zborul următor + carburantul încărcat pentru zborul următor.

Dacă datele reale privind consumul de combustibil nu sunt disponibile, se foloseşte o metodă standard, pe niveluri, pentru a estima consumul de carburant pe baza celor mai fiabile informații disponibile.

Se folosesc factorii standard de emisie din liniile directoare IPCC pentru inventare din 2006 sau actualizările ulterioare ale respectivelor linii directoare, cu excepția cazului în care factorii de emisie specifici activității, derivați de laboratoare acreditate independente care folosesc metode analitice acceptate, sunt mai exacți. Factorul de emisie pentru biomasă este zero.

Pentru fiecare zbor şi combustibil în parte se efectuează un calcul separat.

Raportarea emisiilor

Fiecare operator de aeronave include în raportul prezentat în conformitate cu dispozițiile articolului 14 alineatul (3) următoarele informații:

A. Informații de identificare a operatorului, inclusiv:

- Numele operatorului;
- Statul membru responsabil;
- Adresa, inclusiv codul poştal şi țara, şi, în cazul în care este diferită, adresa de contact din statul membru responsabil;
- Numerele de înregistrare ale aeronavelor şi tipurile de aeronave folosite, în perioada care face obiectul raportului, pentru a efectua activitățile de transport aerian enumerate în anexa I pentru care a fost desemnat ca operator de aeronave;
- Numărul şi autoritatea emitentă a certificatului de operator aerian şi licența de funcționare pe baza căreia efectuează activitățile de transport aerian enumerate în anexa I, pentru care a fost desemnat ca operator de aeronave;
- Adresa, numărul de telefon, numărul de fax şi adresa electronică ale unei persoane de contact şi
- Numele proprietarului aeronavei.

B. Pentru fiecare tip de combustibil pentru care se calculează emisiile:

- Consumul de combustibil;
- Factorul de emisie;

– Emisiile cumulate totale, provenite de la toate zborurile efectuate în perioada care face obiectul raportului, ce se încadrează în categoria activităților de transport aerian enumerate în anexa I pentru care a fost desemnat ca operator de aeronave;

– Emisii cumulate provenite de la:

  – toate zborurile efectuate în perioada care face obiectul raportului, ce se încadrează în categoria activităților de transport aerian enumerate în anexa I pentru care a fost desemnat ca operator de aeronave, care au avut ca punct de plecare un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru, iar ca punct de sosire un aeroport situat pe teritoriul aceluiaşi stat membru;

  – toate celelalte zboruri efectuate în perioada care face obiectul raportului, ce se încadrează în categoria activităților de transport aerian enumerate în anexa I pentru care a fost desemnat ca operator de aeronave;

– Emisiile cumulate provenite de la toate zborurile efectuate în perioada care face obiectul raportului, ce se încadrează în categoria activităților de transport aerian enumerate în anexa I pentru care a fost desemnat ca operator de aeronave şi care:

  – au avut ca punct de plecare fiecare stat membru şi

  – au sosit în fiecare stat membru dintr-o țară terță;

– Gradul de incertitudine.

Monitorizarea datelor tonă-kilometru în sensul articolului 3d

Pentru cererile de alocare a cotelor în conformitate cu articolul 3*d* alineatul (1), volumul activităților de transport aerian se calculează în tone pe kilometru, după următoarea formulă:

tone-kilometri = distanța x sarcina utilă

unde:

„distanță” înseamnă distanța ortodromică între aeroportul de plecare şi cel de sosire şi

„sarcină utilă” înseamnă masa totală a încărcăturii, a corespondenței şi a pasagerilor transportați.

Pentru calculul sarcinii utile:

– numărul de pasageri este numărul de persoane aflate la bord, cu excepția membrilor echipajului;

– un operator de aeronave poate opta să aplice fie masa standard, fie masa reală a pasagerilor şi a bagajelor înregistrate în documentația privind masa şi centrajul pentru zborurile relevante, sau o valoare din oficiu pentru fiecare pasager şi bagajul său înregistrat de 100 kg.

Raportarea datelor tonă-kilometru în sensul articolului 3*d*

Fiecare operator de aeronave introduce următoarele informații în cererea pe care o depune în temeiul articolului 3*d* alineatul (1):

A. Informații de identificare a operatorului, inclusiv:

- Numele operatorului;
- Statul membru responsabil;
- Adresa, inclusiv codul poştal şi țara şi, în cazul în care este diferită, adresa de contact din statul membru responsabil;
- Numerele de înregistrare ale aeronavelor şi tipurile de aeronave folosite, în anul care face obiectul raportului, pentru a efectua activitățile de transport aerian enumerate în anexa I pentru care a fost desemnat ca operator de aeronave;
- Numărul şi autoritatea emitentă a certificatului de operator aerian şi licența de funcționare pe baza căreia efectuează activitățile de transport aerian enumerate în anexa I, pentru care a fost desemnat ca operator de aeronave;
- Adresa, numărul de telefon, numărul de fax şi adresa electronică ale unei persoane de contact şi
- Numele proprietarului aeronavei.

B. Date tonă-kilometru:

- Numărul de zboruri pe pereche de aeroporturi;
- Numărul de călători-kilometru pe pereche de aeroporturi;
- Numărul de tone-kilometru pe pereche de aeroporturi;
- Numărul total de tone-kilometru pentru toate zborurile efectuate în cursul anului care face obiectul raportului şi care se încadrează în categoria activităților aeriene enumerate în anexa I pentru care a fost desemnat ca operator. ”

(3) Anexa V se modifică după cum urmează:

(a) după titlu se introduce următorul subtitlu:

„PARTEA A – Verificarea emisiilor provenite de la instalațiile staționare”

(b) se adaugă următoarea parte B:

„PARTEA B – Verificarea emisiilor provenite din activităţi de transport aerian

(13) Principiile generale şi metodologia stabilite în prezenta anexă se aplică verificării rapoartelor de emisii provenite de la zborurile care se încadrează în categoria activităților de transport aerian enumerate în anexa I.

În acest scop:

(a) la alineatul (3), trimiterea la operator se interpretează ca trimitere la un operator de aeronave, iar la litera (c), trimiterea la instalație se interpretează ca trimitere la aeronava utilizată la efectuarea activităților de transport aerian care fac obiectul raportului;

(b) la alineatul (5), trimiterea la instalație se interpretează ca trimitere la operatorul de aeronave;

(c) la alineatul (6), trimiterea la activitățile desfăşurate în instalație se interpretează ca trimitere la activitățile de transport aerian care fac obiectul raportului, întreprinse de operatorul de aeronave;

(d) la alineatul (7), trimiterea la locul instalației se interpretează ca trimitere la locurile folosite de operatorul de aeronave pentru a întreprinde activitățile de transport aerian care fac obiectul raportului;

(e) la alineatele (8) şi (9), trimiterile la sursele de emisii din instalație se interpretează ca trimiteri la aeronava de care răspunde operatorul de aeronave şi

(f) la alineatele (10) şi (12), trimiterile la operator se interpretează ca trimiteri la un operator de aeronave.

Dispoziții suplimentare privind verificarea rapoartelor de emisie din sectorul aviației

(14) Verificatorul se asigură în special că:

(a) s-a ținut seama de toate zborurile care intră sub incidența unei activități de transport aerian menționate în anexa I. În cadrul acestei responsabilități, verificatorul dispune de informații privind orarul şi de alte informații de trafic ale operatorului, inclusiv de informațiile obținute de la Eurocontrol la cererea operatorului;

(b) datele privind consumul cumulat de combustibil şi datele privind combustibilul achiziționat sau furnizat prin altă metodă aeronavei care efectuează activitatea de transport aerian sunt coerente.

Dispoziții suplimentare privind verificarea datelor tonă-kilometru prezentate în sensul articolului 3*d* alineatul (1)

(15) Principiile generale şi metodologia de verificare a rapoartelor privind emisiile în temeiul articolului 14 alineatul (3) menționate în prezenta anexă se aplică, de asemenea, după caz, la verifica datelor tonă-kilometru privind sectorul aviației.

(16) În special, verificatorul se asigură că, în cererea operatorului în cauză, depusă în conformitate cu articolul 3*d* alineatul (1), au fost luate în considerare numai zborurile

efectiv efectuate şi care se încadrează în categoria activităților de transport aerian enumerate în anexa I de care este responsabil operatorul de aeronave. În cadrul acestei responsabilități, verificatorul dispune de informații trafic al operatorului, inclusiv de informațiile obținute de la Eurocontrol la cererea operatorului. De asemenea, verificatorul se asigură că sarcina utilă declarată de operator corespunde înregistrărilor privind sarcinile utile, păstrate de operatorul în cauză pentru siguranță.”

SITUAŢIA FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

1. TITLUL PROPUNERII:

Propunere de directivă a Parlamentului European şi a Consiliului de modificare a Directivei 2003/87/CE pentru a include activităţile de transport aerian în sistemul de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunităţii.

2. CADRUL ABM/SBA

Domeniul sau domeniile politice în cauză şi activitatea sau activităţile asociate:

Domeniul politic: 07 Mediu

Activitate SBA cod 0703: Punerea în aplicare a politicii şi legislaţiei comunitare de mediu

3. LINII BUGETARE

3.1. Liniile bugetare [linii operaţionale şi linii de asistenţă tehnică şi administrativă conexe (fostele linii BA)], inclusiv titlurile:

Articolul 07 03 07 - LIFE+ (Instrument Financiar pentru Mediu — 2007 - 2013)

3.2. Durata acţiunii şi a impactului financiar:

Pentru perioada 2007-2013, creditele necesare sunt acoperite de resursele deja prevăzute pentru programul LIFE+. Nu este necesară nici o altă sumă.

3.3. Caracteristici bugetare (a se adăuga rânduri suplimentare, dacă este necesar):

Linie bugetară	Tip de cheltuială		Nouă	Contribuţia AELS	Contribuţia ţărilor candidate	Rubrica perspectivelor financiare
07 03 07	Neobligatorie	Dif.	NU	NU	NU	Nr. 2

4. SINTEZA RESURSELOR

4.1. Resurse financiare

4.1.1. Sinteza creditelor de angajament (CA) si a creditelor de plată (PA)

Milioane EUR (până la 3 zecimale)

Tip de cheltuială	Secțiunea nr.		2007	2008	2009	2010	2011	2012 și ulterior	Total
Cheltuieli de funcționare[13]									
Credite de angajament (CA)	8.1.	a	0,200	0,140	0,065	0,000	0,000	0,200	0,605
Credite de plată (PA)		b	0,100	0,130	0,127	0,048	0,00	0,200	0,605
Cheltuieli administrative incluse în suma de referință[14]									
Asistență tehnică şi administrativă (ATA)	8.2.4.	c	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
SUMA TOTALĂ DE REFERINȚĂ									
Credite de angajament		a + c	**0,200**	**0,140**	**0,065**	**0,000**	**0,000**	**0,200**	**0,605**
Credite de plată		b + c	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Cheltuieli administrative care <u>nu</u> sunt incluse în suma de referință[15]									
Cheltuieli cu resursele umane şi cheltuieli conexe (CND)	8.2.5.	d	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,648
Costuri administrative, altele decât cu resursele umane şi cele asociate, care nu sunt incluse în suma de referință (CND)	8.2.6.	e	0,004	0,085	0,058	0,031	0,031	0,031	0,240

13 Cheltuieli care nu intră sub incidența capitolului xx 01 de la titlul xx în cauză.

14 Cheltuieli care intră sub incidența articolului xx 01 04 de la titlul xx.

15 Cheltuieli care intră sub incidența capitolului xx 01, cu excepția articolelor xx 01 04 sau xx 01 05.

Costul financiar total orientativ al intervenției

TOTAL CA, inclusiv costurile cu resursele umane		a + c + d + e	0,312	0,333	0,231	0,139	0,139	0,339	1,493
TOTAL PA, inclusiv costurile cu resursele umane		b + c + d + e	0,212	0,323	0,293	0,187	0,139	0,339	1,493

Detaliile cofinanțării

În cazul în care propunerea prevede o cofinanțare din partea statelor membre sau altor organisme (vă rugam să le specificați), este necesar să se furnizeze o estimare a nivelului cofinanțării în tabelul de mai jos (se pot adăuga rânduri suplimentare în cazul în care se prevede că mai multe organisme participă la cofinanțare):

Milioane de euro (până la 3 zecimale)

Organism de cofinanțare		Anul n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 și ulteriori	Total
……	f	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
TOTAL CA, cu cofinanțare	a+c +d +e +f							

4.1.2. Compatibilitatea cu programarea financiară

X Propunerea este compatibilă cu programarea financiară existentă.

☐ Propunerea necesită o reprogramare a rubricii respective din perspectivele financiare.

☐ Propunerea poate necesita aplicarea dispozițiilor acordului interinstituțional[16] (referitoare la instrumentul de flexibilitate sau revizuirea perspectivelor financiare).

[16] A se vedea punctele 19 și 24 din Acordul interinstituțional.

4.1.3. Impactul financiar asupra veniturilor

X Propunerea nu are impact financiar asupra veniturilor

☐ Propunerea are impact financiar – efectul asupra veniturilor este următorul:

NB: Toate detaliile şi observaţiile privind metoda de calcul a efectului asupra veniturilor trebuie menţionate într-o anexă separată.

Milioane de euro (până la o zecimală)

		Înainte de acţiune [Year n-1]	Situaţia după acţiune					
Linie bugetară	Venituri		[Year n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] [17]
	a) Venituri în valori absolute							
	b) Modificarea veniturilor	Δ						

(Descrieţi fiecare linie bugetară de venituri în cauză, adăugând numărul corespunzător de linii în tabel în cazul în care efectul se exercită asupra mai multor linii bugetare.)

4.2. Resursele umane FTE (inclusiv funcţionari, personal temporar şi extern) – a se vedea detaliile de la punctul 8.2.1.

Necesar anual	2007	2008	2009	2010	2011	2012 şi ulterior
Numărul total de resurse umane	1A*/AD	1A*/AD	1A*/AD	1A*/AD	1A*/AD	1A*/AD

5. CARACTERISTICI ŞI OBIECTIVE

5.1. Trebuie îndeplinite pe termen scurt sau lung

Reducerea impactului sectorului aviaţiei asupra schimbărilor climatice prin includerea acestuia în sistemul comunitar de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră (a se vedea expunerea de motive, secţiunea „Motivele şi obiectivele propunerii”). În acest scop, sunt necesare resurse financiare pentru:

[17] Trebuie să adăugaţi coloane suplimentare, dacă este necesar, în cazul în care durata acţiunii depăşeşte 6 ani.

– dezvoltarea normelor de punere în aplicare şi a orientărilor menționate în propunere;

– obținerea de studii sau de alte tipuri de asistență tehnică necesare punerii în aplicare a directivei;

– îndeplinirea sarcinilor atribuite Comisiei în temeiul directivei, inclusiv a deciziilor privind alocarea de cote şi pregătirea şi menținerea unei liste a statelor membre responsabile de fiecare operator de aeronave.

O sumă de 200 000 € în primul an, urmată de încă 140 000 € în al doilea an şi de 40 000 € în al treilea an ar fi necesară pentru obținerea studiilor sau a altor tipuri de asistență tehnică necesare punerii în aplicare a directivei. Se prevede că, în 2012, va fi necesară o sumă suplimentară de 200 000 € pentru continuarea asistențe tehnice şi a evaluării.

În anul 2009, se prevede adaptarea la sistemele IT pentru Jurnalul independent al tranzacțiilor comunitare (25 000 €).

5.2. Valoarea adăugată a intervenției comunitare, compatibilitatea propunerii cu alte instrumente financiare şi eventuala sinergie

Cea mai bună metodă de aplicare a unor măsuri armonizate de reducere a impactului sectorului aviației asupra schimbărilor climatice este adoptarea unei legislații şi coordonarea eforturilor la nivel comunitar. (A se vedea, de asemenea, secțiunea 3 din expunerea de motive)

Se prevăd cheltuieli de funcționare în partea de buget a LIFE+ care face obiectul unei gestionări centrale directe.

5.3. Obiectivele, rezultatele estimate şi indicatorii aferenți ai propunerii în contextul cadrului ABM

Reducerea impactului sectorului aviației asupra schimbărilor climatice prin includerea acestuia în sistemul comunitar de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră. În special:

– Includerea sectorului transportului aerian în eforturile de atenuare a schimbărilor climatice;

– internalizarea costurilor externe ale schimbărilor climatice şi

– contribuirea la îmbunătățirea performanțelor ecologice ale operațiunilor de transport aerian prin consolidarea stimulentelor economice pentru operatorii din transportul aerian pentru a le reduce impactul asupra climatului.

5.4. Modalități de punere în aplicare (orientative)

X ***Gestionare centralizată***

X direct de către Comisie

- ☐ indirect, prin delegare către:
  - ☐ agenții executive
  - ☐ organisme instituite de comunități, în sensul articolului 185 din Regulamentul financiar
  - ☐ organisme publice naționale/organisme cu misiune de serviciu public
- ☐ ***Gestionare comună sau descentralizată***
  - ☐ cu statele membre
  - ☐ cu alte țări terțe
- ☐ ***Gestionare comună cu organizațiile internaționale (a se preciza care anume)***

Observații:

6. MONITORIZAREA ŞI EVALUAREA

6.1. Sistemul de monitorizare

Statele membre vor trebui să raporteze toate acțiunile şi măsurile adoptate în scopul punerii în aplicare a directivei.

Contractele semnate de Comisie în scopul punerii în aplicare a directivei trebuie să prevadă obligația Comisiei (sau a oricărui alt reprezentant desemnat de aceasta) de supraveghere şi controlul financiar, precum şi obligația a Curții de Conturi de a efectua audituri, la fața locului, dacă este necesar.

6.2. Evaluarea

6.2.1. Evaluarea ex ante

A se vedea evaluarea impactului care însoțește prezenta propunere sub forma unui document de lucru al serviciilor Comisiei. S-a evaluat impactul economic, social, sanitar şi ecologic al tuturor măsurilor propuse.

6.2.2. Măsurile luate ca urmare a unei evaluări intermediare/ex post (lecție învățată din experiențe similare din trecut)

Măsurile propuse şi evaluarea impactului anexată țin seama de lecțiile învățate din experiența dobândită în cadrul sistemului comunitar.

6.2.3. Termenii şi frecvența evaluărilor viitoare

Nu se aplică.

7. MĂSURILE ANTIFRAUDĂ

Standardele de control intern nr. 14, 15, 16, 18, 19, 20, şi 21, precum şi principiile prevăzute de Regulamentul (CE, Euratom) nr. 1605/2002 privind Regulamentul financiar aplicabil bugetului general al Comunităților Europene se aplică integral.

8. DETALII PRIVIND RESURSELE

8.1. Obiectivele propunerii în materie de costuri

Credite de angajament în milioane de euro (până la 3 zecimale)

Indicați titlurile obiectivelor, acțiunilor și realizărilor)	**Tipul de realizări**	**Costul mediu**	**2007**		**2008**		**2009**		**2010**		**2011**		**2012 și ulterior**		**TOTAL**	
			Nr. de realizări i	Costul total	Nr. de realizări i	Costul total	Nr. de realizări i	Costul total	Nr. de realizări i	Costul total	Nr. de realizări i	Costul total	Nr. de realizări i	Costul total	Nr. de realizări i	Costul total
OBIECTIV OPERAȚIONAL[18] Dezvoltarea normelor de aplicare și a deciziilor Comisiei	Studii și consultări Adaptarea sistemelor de punere în aplicare		1	0,200	1	0,140	1	0,065		0,000		0,000	1	0,200		0,605
COST TOTAL				0,200		0,140		0,65		0,000		0,000		0,200		0,605

[18] În conformitate cu descrierea din secțiunea 5.3.

8.2. Cheltuielile administrative

8.2.1. Numărul şi tipul de resurse umane

Tipuri de posturi		Efective de alocat gestionării acțiunii prin utilizarea resurselor existente şi/sau suplimentare (**număr de posturi/PENI**)					
		2007	2008	2009	2010	2011	2012
Funcționari sau angajați temporari[19] (XX 01 01)	A*/AD	1	1	1	1	1	1
	B*, C*/AST						
Personal finanțat[20] prin articolul XX 01 02							
Alți angajați[21] finanțați prin articolul XX 01 04/05							
TOTAL		1	1	1	1	1	1

8.2.2. Descrierea sarcinilor care decurg din acțiune

– Pregătirea punerii în aplicare a regulamentelor privind licitarea şi a orientărilor privind cerințele de monitorizare, raportare şi verificare

– Verificarea aplicării în statele membre

– Elaborarea şi actualizarea listei de state membre responsabile

– Decizii ale Comisiei privind acordarea de cote pentru sectorul aviatic.

8.2.3. Originea resurselor umane (statutare)

☐ Posturi alocate în prezent gestiunii programului care urmează a fi înlocuite sau prelungite

☐ Posturi prealocate în cadrul exercițiului APS/APB pentru anul n

☐ Posturi de solicitat în cadrul viitoarei proceduri APS/APB

X Posturi de redistribuit pe baza resurselor existente în cadrul serviciului de gestionare (redistribuire internă)

[19] Al căror cost care NU este acoperit de suma de referință.
[20] Al căror cost care NU este acoperit de suma de referință.
[21] Al căror cost este inclus în suma de referință.

☐ Posturi necesare pentru anul n dar care nu sunt prevăzute în exercițiul APS/APB pentru anul respectiv

8.2.4. Alte cheltuieli administrative incluse în suma de referință (XX 01 04/05 - Cheltuieli de gestiune administrativă)

Milioane de euro (până la 3 zecimale)

Linie bugetară (numărul şi titlul)	2007	2008	2009	2010	2011	2012 şi ulterior	TOTAL
1 Asistență tehnică şi administrativă (inclusiv costurile de personal aferente)							
Agențiile executive[22]							
Altă asistență tehnică şi administrativă							
- *intra muros*							
- *extra muros*							
Total asistență tehnică şi administrativă							

8.2.5. Costul resurselor umane şi costuri conexe care <u>nu</u> sunt incluse în suma de referință

Milioane de euro (până la 3 zecimale)

Tipul resurselor umane	2007	2008	2009	2010	2011	2012 şi ulterior
Funcționari sau angajați temporari (XX 01 01)	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108
Personal finanțat prin art. XX 01 02 (auxiliar, END, personal contractual etc.) (indicați linia bugetară)						
Costul total al resurselor umane şi costuri conexe (care NU sunt incluse în suma de referință)	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108	0,108

Calcul – ***Funcționari şi agenți temporari***

Salariul standard pentru funcționarul 1A*/AD menționat la punctual 8.2.1 este de 0,108 MEUR

[22] A se vedea fişa financiară legislativă specifică agenției (agențiilor) executive în cauză.

Calcul - ***Personal finanțat prin articolul XX 01 02***

Nu se aplică.

8.2.6. Alte cheltuieli administrative care <u>nu</u> sunt incluse în suma de referință

Milioane de euro (până la 3 zecimale)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012 şi ulterior	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Misiuni	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,004	0,024
XX 01 02 11 02 – Întâlniri şi conferințe	0,000	0,027	0,027	0,027	0,027	0,027	0,135
XX 01 02 11 03 - Comitete[23]	0,000	0,054	0,027	0,000	0,000	0,000	0,081
XX 01 02 11 04 – Studii şi consultări	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
XX 01 02 11 05 – Sisteme informaționale	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
2 Total alte cheltuieli de gestiune (XX 01 02 11)							
3 **Alte cheltuieli de natură administrativă** (indicați făcând trimitere la linia bugetară)							
Total cheltuieli administrative, altele decât resursele umane şi cheltuieli aferente (care NU sunt incluse în suma de referință)	0,004	0,085	0,058	0,031	0,031	0,031	0,240

Calcul - ***Alte cheltuieli administrative care <u>nu</u> sunt incluse în suma de referință***

Patru misiuni cu un cost unitar de 1 000 EUR sunt prevăzute anual în perioada 2009-2013, pentru a explica propunerea şi a facilita punerea sa în aplicare în statele membre.

Reuniuni ale Comitetului pentru schimbări climatice (preț unitar: 27 000 EUR) sunt prevăzute în perioada 2008-2009 în vederea adoptării normelor de punere în aplicare şi a orientărilor.

Resursele umane şi administrative necesare vor fi acoperite din repartizarea oferită Direcției Generale responsabile cu gestionarea, în cadrul procedurii anuale de alocare.

[23] Indicați tipul de comitet şi grupul de care aparține.