

DIRECTIVE

DIRECTIVA (UE) 2023/958 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 10 mai 2023

de modificare a Directivei 2003/87/CE în ceea ce privește contribuția sectorului aviației la obiectivul Uniunii de reducere a emisiilor la nivelul întregii economii și punerea în aplicare în mod corespunzător a unei măsuri globale bazate pe piață

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽³⁾,

întrucât:

- (1) Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁴⁾ a instituit o schemă de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în Uniune, pentru a promova reducerile emisiilor de gaze cu efect de seră într-un mod eficient din punct de vedere al costurilor și din punct de vedere economic. Activitățile de aviație au fost incluse în schema Uniunii Europene de comercializare a certificatelor de emisii (EU ETS) prin Directiva 2008/101/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁵⁾. Uniunea Europeană are competența de a extinde EU ETS la toate zborurile care pleacă de pe un aerodrom situat într-un stat membru sau sosesc pe un astfel de aerodrom.
- (2) Protecția mediului este una dintre cele mai importante provocări cu care se confruntă Uniunea și lumea în ansamblu. Acordul de la Paris ⁽⁶⁾, adoptat la 12 decembrie 2015 în temeiul Convenției-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice (CCONUSC) (denumit în continuare „Acordul de la Paris”), a intrat în vigoare la 4 noiembrie 2016. Părțile la Acordul de la Paris au convenit să mențină creșterea temperaturii medii globale cu mult sub 2 °C în raport cu nivelurile din perioada preindustrială și să continue eforturile de limitare a creșterii temperaturii la 1,5 °C în raport cu nivelurile din perioada preindustrială. Respectivul angajament a fost consolidat prin adoptarea, în temeiul CCONUSC, la 13 noiembrie 2021, a Pactului climatic de la Glasgow, în care Conferința părților la CCONUSC, care servește drept reuniune a părților la Acordul de la Paris, a recunoscut că menținerea creșterii temperaturii medii globale la 1,5 °C în raport cu nivelurile din perioada preindustrială ar reduce semnificativ riscurile și efectele schimbărilor climatice, iar părțile respective s-au angajat să își consolideze obiectivele pentru 2030 până la sfârșitul anului 2022 pentru a accelera politicile climatice în acest deceniu critic și pentru a reduce decalajul legat de nivelul de ambiție al statelor față de obiectivul de 1,5 °C. Pentru a atinge obiectivele Acordului de la Paris, toate sectoarele economiei, inclusiv aviația internațională, trebuie să contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.

⁽¹⁾ JO C 152, 6.4.2022, p. 152.

⁽²⁾ JO C 301, 5.8.2022, p. 116.

⁽³⁾ Poziția Parlamentului European din 18 aprilie 2023 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 25 aprilie 2023.

⁽⁴⁾ Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (JO L 275, 25.10.2003, p. 32).

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

⁽⁶⁾ JO L 282, 19.10.2016, p. 4.

- (3) Aviația reprezintă între 2 % și 3 % din emisiile globale de CO₂, iar impactul total al aviației asupra climei este cel puțin de două ori mai mare decât impactul emisiilor sale de CO₂. Aviația ocupă locul al doilea ca cea mai mare sursă de impact asupra climei din sectorul transporturilor, după transportul rutier. În 2022, Eurocontrol a estimat o creștere a activității aviației europene cu 44 % până în 2050, comparativ cu 2019. Necesitatea de a lua măsuri pentru a reduce emisiile de CO₂ devine din ce în ce mai stringentă, astfel cum a declarat Grupul interguvernamental privind schimbările climatice în rapoartele sale cele mai recente, cel din 7 august 2021, intitulat „Schimbările climatice 2021: Baza științifică”, cel din 28 februarie 2022, intitulat „Schimbările climatice 2022: Efecte, adaptare și vulnerabilitate” și cel din 4 aprilie 2022 intitulat „Schimbările climatice 2022: Atenuarea schimbărilor climatice”. Raportul respectiv din 4 aprilie 2022 identifică aviația internațională ca fiind un sector în care „acordurile sectoriale au adoptat obiective de atenuare a schimbărilor climatice care sunt departe de ceea ce ar fi necesar pentru atingerea obiectivului pe termen lung privind temperatura al Acordului de la Paris”. Prin urmare, Uniunea ar trebui să abordeze această necesitate stringentă de a acționa, prin intensificarea eforturilor și prin asumarea rolului de lider internațional în lupta împotriva schimbărilor climatice.
- (4) Pe 27 iunie 2018, la a zecea reuniune din cadrul celei de a 214-a sesiuni, Consiliul Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) a adoptat prima ediție a anexei 16 volumul IV la Convenția privind aviația civilă internațională semnată la 7 decembrie 1944 (denumită în continuare „Convenția de la Chicago”) – Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA), de stabilire a Standardelor internaționale și a practicilor recomandate referitoare la protecția mediului pentru CORSIA (denumite în continuare „standardele și practicile recomandate pentru CORSIA”). Uniunea și statele sale membre pun în aplicare CORSIA încă de la începutul fazei-pilot 2021-2023 în conformitate cu Decizia (UE) 2020/954 a Consiliului (7).
- (5) În conformitate cu Decizia (UE) 2018/2027 a Consiliului (8), statele membre au notificat Secretariatului OACI diferențele dintre CORSIA și EU ETS. Obiectivul a fost de a menține acquis-ul Uniunii și prerogativele de politică viitoare, precum și nivelul de ambiție al Uniunii în materie de climă și rolurile exclusive ale Parlamentului European și ale Consiliului în luarea deciziilor cu privire la conținutul dreptului Uniunii. În urma adoptării prezentei directive, notificarea diferențelor dintre CORSIA și EU ETS către Secretariatul OACI ar trebui să fie actualizată prin intermediul unei a doua notificări a diferențelor în conformitate cu dreptul Uniunii, pentru a reflecta revizuirile aduse Directivei 2003/87/CE.
- (6) Abordarea provocărilor legate de climă și mediu și atingerea obiectivelor Acordului de la Paris se află în centrul comunicării Comisiei din 11 decembrie 2019 intitulată „Pactul verde european” (denumit în continuare „Pactul verde european”).
- (7) Uniunea s-a angajat să reducă până în 2030 emisiile nete de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii a Uniunii cu cel puțin 55 % comparativ cu nivelurile din 1990 în cadrul contribuției actualizate stabilite la nivel național al Uniunii și al statelor sale membre, prezentate secretariatului CCONUSC la 17 decembrie 2020. Aviația ar trebui să contribuie la eforturile respective de reducere a emisiilor.
- (8) Prin adoptarea Regulamentului (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului (9), Uniunea a consacrat în legislație obiectivul de reducere a emisiilor la zero net până cel târziu în 2050 și obiectivul de a obține ulterior un bilanț negativ al emisiilor. Regulamentul respectiv stabilește, de asemenea, un obiectiv climatic intermediar obligatoriu al Uniunii de reducere internă a emisiilor nete de gaze cu efect de seră (emisiile după deducerea absorbțiilor) cu cel puțin 55 % până în 2030 comparativ cu nivelurile din 1990.
- (9) Modificările introduse prin prezenta Directivă sunt esențiale pentru a asigura integritatea EU ETS și pentru a orienta EU ETS în mod eficace, astfel încât acesta să contribuie, ca instrument de politică, la realizarea obiectivelor Uniunii de a reduce emisiile nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % până în 2030 și de a deveni neutră din punct de vedere climatic până cel târziu în 2050, precum și la obiectivul de a obține ulterior un bilanț negativ al emisiilor,

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

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

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

astfel cum se prevede la articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2021/1119. Prin urmare, modificările respective vizează, de asemenea, punerea în aplicare a contribuțiilor Uniunii în temeiul Acordului de la Paris în domeniul aviației. Cantitatea totală de certificate pentru aviație ar trebui, prin urmare, consolidată și supusă factorului linear de reducere, astfel cum se menționează la articolul 9 din Directiva 2003/87/CE.

- (10) Pe lângă emisiile de CO₂, aviația afectează clima și prin alte emisii, cum ar fi oxizii de azot (NO_x), particulele de funingine, speciile de sulf oxidat și efectele vaporilor de apă, precum și prin procesele atmosferice cauzate de astfel de emisii, de exemplu formarea de ozon și de nori cirrus. Impactul asupra climei al acestor emisii, altele decât cele de CO₂, depinde de tipul de combustibil și de motoarele utilizate, de locul în care se produc emisiile, în special de altitudinea de croazieră a aeronavei și de poziția sa determinată de latitudine și longitudine, precum și de momentul în care se produc emisiile și de condițiile meteorologice din acel moment. Pe baza evaluării impactului realizate de Comisie în 2006 privind includerea aviației în EU ETS, în Directiva 2008/101/CE se recunoaște faptul că aviația are un impact asupra climei globale prin alte emisii decât cele de CO₂. Articolul 30 alineatul (4) din Directiva 2003/87/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2018/410 a Parlamentului European și a Consiliului⁽¹⁰⁾, prevedea ca, înainte de 1 ianuarie 2020, Comisia să prezinte o analiză actualizată a efectelor pe care le are aviația din cauza altor emisii decât cele de CO₂, însoțită, după caz, de o propunere privind cea mai bună modalitate de a aborda aceste efecte. Pentru a îndeplini această cerință, Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (AESA) a realizat o analiză actualizată a efectelor pe care le are aviația din cauza altor emisii decât cele de CO₂ asupra schimbărilor climatice și a publicat studiul respectiv la 23 noiembrie 2020. Concluziile studiului respectiv au confirmat estimările anterioare, și anume că impactul climatic al activităților aviației cauzat de alte emisii decât cele de CO₂ este, în ansamblu, cel puțin la fel de semnificativ ca cel al emisiilor de CO₂.
- (11) Din concluziile studiului AESA din 23 noiembrie 2020 rezultă că, în conformitate cu principiul precauției, alte efecte ale aviației decât emisiile de CO₂ nu mai pot fi ignorate. Sunt necesare măsuri de reglementare la nivelul Uniunii, pentru a se realiza o reducere a emisiilor în conformitate cu Acordul de la Paris. Prin urmare, Comisia ar trebui să instituie un cadru de monitorizare, raportare și verificare pentru alte efecte ale aviației decât emisiile de CO₂. Pe baza rezultatelor cadrului respectiv, până la 1 ianuarie 2028, Comisia ar trebui să prezinte un raport, și, după caz și pe baza unei evaluări a impactului, o propunere legislativă care să conțină măsuri de reducere a altor efecte ale aviației decât emisiile de CO₂, prin extinderea domeniului de aplicare al EU ETS pentru a include astfel de efecte.
- (12) Realizarea obiectivului climatic mai ambițios va necesita canalizarea unui număr cât mai mare posibil de resurse către tranziția climatică, care ar trebui să fie, de asemenea, o tranziție justă. Prin urmare, toate veniturile obținute în urma licitării certificatelor de emisii care nu sunt atribuite bugetului Uniunii ar trebui utilizate în scopuri legate de climă.
- (13) Cantitatea totală de certificate pentru aviație ar trebui consolidată la nivelul alocării pentru zborurile pentru care trebuie restituite certificate în conformitate cu Directiva 2003/87/CE. Alocarea pentru anul 2024 ar trebui să se bazeze pe alocarea totală pentru operatorii de aeronave activi în anul 2023, redusă cu factorul linear de reducere astfel cum se menționează în directiva respectivă. Nivelul alocării ar trebui majorat pentru a se ține seama de rutele care nu au fost acoperite de EU ETS în anul 2023, dar care vor fi acoperite de EU ETS începând cu anul 2024.
- (14) O creștere a ponderii licitării începând cu anul următor intrării în vigoare a prezentei directive ar trebui să fie regula pentru alocarea certificatelor în sectorul aviației, ținând seama de capacitatea sectorului de a transfera costul crescut al emisiilor de CO₂. În 2024 și 2025 ar trebui pusă în aplicare o eliminare treptată a alocării cu titlu gratuit, iar începând cu 2026 ar trebui introdusă licitația integrală.
- (15) Directiva 2003/87/CE ar trebui să contribuie la stimularea decarbonizării transportului aerian comercial. Tranziția de la utilizarea combustibililor fosili ar juca un rol în realizarea unei astfel de decarbonizări. Cu toate acestea, având în vedere nivelul ridicat al concurenței dintre operatorii de aeronave, stadiul incipient al dezvoltării pieței Uniunii a combustibililor de aviație durabili și diferența semnificativă de preț dintre kerosenul fosil și combustibilii de aviație durabili, respectiva tranziție ar trebui să fie sprijinită prin stimularea pionierilor în acest domeniu. Prin urmare, în perioada 1 ianuarie 2024-31 decembrie 2030, 20 de milioane de certificate ar trebui rezervate pentru a fi alocate în scopul de a acoperi o parte din diferența de preț rămasă între kerosenul fosil și combustibilii de aviație eligibili pentru operatorii individuali de aeronave. Certificatele respective ar trebui să provină din rezerva totală de certificate disponibile pentru aviație și ar trebui să fie alocate, într-un mod nediscriminatoriu, numai pentru zborurile vizate de obligația de restituire prevăzută de Directiva 2003/87/CE. În urma unei evaluări a funcționalității rezervei respective, Comisia ar putea decide să prezinte o propunere legislativă de alocare a unei cantități plafonate și limitate în timp de certificate. O astfel de alocare ar trebui să dureze numai până la 31 decembrie 2034.

⁽¹⁰⁾ Directiva (UE) 2018/410 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 martie 2018 de modificare a Directivei 2003/87/CE în vederea rentabilizării reducerii emisiilor de dioxid de carbon și a sporirii investițiilor în acest domeniu și a Deciziei (UE) 2015/1814 (JO L 76, 19.3.2018, p. 3).

- (16) Zborurile comerciale supersonice nu mai sunt disponibile, printre altele, din cauza daunelor disproporționat de mari pe care le-au cauzat mediului. Cu toate acestea, tendințele actuale arată că au loc cercetări intensive pentru a reintroduce aviația supersonică. Corelația pozitivă dintre viteza de deplasare și nivelul emisiilor cauzate de arderea combustibilului justifică tratarea zborurilor subsonice în mod diferit decât cele supersonice. Prin urmare, este oportun să se excludă eventualele zboruri supersonice viitoare de la sprijinul prevăzut în temeiul prezentei directive pentru combustibilii nefosili.
- (17) Directiva 2003/87/CE ar trebui, de asemenea, să fie modificată în ceea ce privește unitățile acceptabile pentru conformitate, pentru a se ține seama de criteriile de eligibilitate ale unității de emisii CORSIA adoptate de Consiliul OACI în cadrul celei de a 216-a sesiuni din martie 2019, ca element esențial al CORSIA. Operatorii aerieni cu sediul în Uniune ar trebui să poată utiliza unitățile pentru conformitate cu CORSIA a zborurilor înspre, dinspre sau între țări terțe considerate drept participante la CORSIA. Pentru a se asigura că punerea în aplicare a CORSIA de către Uniune sprijină obiectivele Acordului de la Paris și oferă stimulente pentru o largă participare la CORSIA, unitățile pentru conformitate ar trebui să provină de la state care sunt părți la Acordul de la Paris și care participă la CORSIA, iar dubla contabilizare ar trebui evitată.
- (18) În vederea asigurării unor condiții uniforme de utilizare a unităților în conformitate cu Directiva 2003/87/CE, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a adopta o listă a unităților bazată pe acelea care au fost considerate acceptabile de Consiliul OACI pentru a fi utilizate pentru conformitatea cu CORSIA și care îndeplinesc condițiile de eligibilitate prevăzute prin prezenta directivă. Respectivul competențe ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹¹⁾.
- (19) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru măsurile necesare pentru autorizare de către părțile participante, pentru ajustările în timp util ale raportării emisiilor antropice de la surse și a absorbțiilor de către absorbanți care fac obiectul contribuțiilor stabilite la nivel național ale părților participante, precum și pentru evitarea dublei contabilizări și a creșterii nete a emisiilor globale, ar trebui să fie conferite competențe de executare Comisiei pentru a stabili cerințe detaliate pentru astfel de măsuri. Respectivul competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011.
- (20) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru calcularea cerințelor de compensare pentru CORSIA pentru operatorii de aeronave cu sediul în Uniune, ar trebui să fie conferite competențe de executare corespunzătoare Comisiei. Respectivul competențe ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011.
- (21) Întrucât punerea în aplicare și asigurarea respectării CORSIA pentru operatorii de aeronave cu sediul în afara Uniunii sunt menite a fi responsabilitatea exclusivă a țării de origine a operatorilor de aeronave respectivi, operatorii de aeronave cu sediul în afara Uniunii nu ar trebui să aibă obligația de a anula unități pentru conformitate cu CORSIA în temeiul prezentei directive.
- (22) Întrucât punerea în aplicare și asigurarea respectării CORSIA pentru operatorii de aeronave cu sediul în afara Uniunii sunt menite a fi responsabilitatea exclusivă a țării de origine a operatorilor de aeronave respectivi, în cazul în care un operator de aeronave cu sediul în afara Uniunii înregistrează emisii semnificative generate de zborurile efectuate în interiorul Spațiului Economic European (SEE) sau care pleacă de pe un aerodrom situat în SEE înspre un aerodrom situat în Elveția sau în Regatul Unit, țara în care își are sediul operatorul de aeronave respectiv poate notifica, de asemenea, diferențe în ceea ce privește aplicarea CORSIA în cazul zborurilor intraeuropene. Directiva 2003/87/CE ar trebui să fie revizuită în lumina evoluțiilor în această privință.
- (23) Pentru a se asigura egalitatea de tratament în ceea ce privește rutele, zborurile înspre și dinspre țările care nu pun în aplicare CORSIA în sensul dreptului Uniunii, cu excepția zborurilor care pleacă de pe un aerodrom situat în SEE și care sosesc pe un aerodrom situat în SEE, în Elveția sau în Regatul Unit, ar trebui scutite de obligațiile de restituire a certificatelor sau de anulare a unităților. Pentru a stimula punerea în aplicare integrală a CORSIA începând cu 2027, exceptarea ar trebui să se aplice numai emisiilor generate până la 31 decembrie 2026 în legătură cu restituirea certificatelor.

⁽¹¹⁾ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

- (24) Articolul 191 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) prevede că politica Uniunii în domeniul mediului contribuie la promovarea pe plan internațional a unor măsuri de combatere a schimbărilor climatice și solicită Uniunii și statelor membre ca, în cadrul domeniilor lor de competență respective, să coopereze cu țările terțe și cu organizațiile internaționale competente. Aceste obiective sunt relevante și pentru OACI și pentru dezvoltarea în continuare a CORSIA.
- (25) Transparența datelor și accesul public la informații sunt esențiale pentru a îmbunătăți responsabilitatea și forța juridică obligatorie. Prin urmare, Comisia ar trebui să publice, într-un format ușor de consultat, datele referitoare la emisiile și compensările operatorilor de aeronave. O astfel de publicare ar facilita evaluarea impactului pe care îl are CORSIA asupra reducerii globale a emisiilor de CO₂ și a rolului său în realizarea obiectivelor Acordului de la Paris.
- (26) Zborurile înspre și dinspre țările cel mai puțin dezvoltate și statele insulare mici în curs de dezvoltare, astfel cum sunt definite de Organizația Națiunilor Unite, care nu pun în aplicare CORSIA în sensul dreptului Uniunii, altele decât statele al căror PIB pe cap de locuitor este egal sau mai mare decât media Uniunii, ar trebui să fie scutite de obligațiile de restituire a certificatelor sau de anulare a unităților. Nu ar trebui să existe o dată-limită pentru respectiva exceptare.
- (27) În vederea asigurării unor condiții uniforme de exceptare a operatorilor de aeronave de la cerințele de compensare prevăzute în prezenta directivă în ceea ce privește emisiile generate de zborurile înspre și dinspre statele care aplică CORSIA într-un mod mai puțin strict în dreptul lor național sau care nu aplică dispozițiile CORSIA în mod uniform față de toți operatorii de aeronave în temeiul prezentei directive, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei pentru a excepta operatorii de aeronave cu sediul în Uniune de la cerințele de compensare în ceea ce privește emisiile generate de zborurile în cazul cărora are loc o denaturare semnificativă a concurenței în detrimentul operatorilor de aeronave cu sediul în Uniune din cauza unui nivel mai redus de strictețe a punerii în aplicare sau a asigurării respectării CORSIA în țările terțe. Denaturarea concurenței ar putea fi cauzată de o abordare mai puțin strictă față de unitățile eligibile sau de dispozițiile privind dubla contabilizare. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011.
- (28) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru stabilirea unor condiții de concurență echitabile pe rutele dintre două state diferite care aplică CORSIA, în cazul în care statele respective permit operatorilor de aeronave să utilizeze alte unități decât cele din lista unităților pentru conformitate adoptată în temeiul unui act de punere în aplicare în temeiul prezentei directive, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei pentru a permite operatorilor de aeronave cu sediul într-un stat membru să utilizeze și alte tipuri de unități în plus față de cele din lista respectivă de unități pentru conformitate sau să nu aibă obligații în temeiul condițiilor de eligibilitate introduse prin prezenta directivă referitoare la unități. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011.
- (29) Comisia ar trebui să raporteze cu privire la punerea în aplicare a CORSIA și a pachetului de măsuri ale OACI pentru realizarea obiectivului ambițios global pe termen lung pentru aviația internațională de a obține zero emisii nete de carbon până în 2050 (denumit în continuare „obiectivul ambițios global pe termen lung”), adoptat de cea de a 41-a Adunare a OACI la 7 octombrie 2022.
- (30) Pentru a facilita progresul lucrărilor din cadrul OACI, Uniunea a adoptat trei derogări de la EU ETS, limitate în timp, pentru a limita obligațiile de conformare la emisiile generate de zborurile între aerodromuri situate în SEE, cu tratament egal pe rute pentru operatorii de aeronave, indiferent de locul în care își au sediul. Cea mai recentă derogare de la EU ETS, prevăzută de Regulamentul (UE) 2017/2392 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹²⁾, a limitat obligațiile de conformare la emisiile generate de zborurile intra-SEE efectuate până în 2023 și a preconizat modificări potențiale ale domeniului de aplicare al schemei în ceea ce privește activitățile înspre și dinspre aerodromurile situate în afara SEE începând din 1 ianuarie 2024, în urma revizuirii prevăzute în respectivul regulament. Pentru a evalua punerea în aplicare a schemei CORSIA, a cărei fază-pilot a început, și modul în care aceasta este aplicată în practică, derogarea actuală de la obligațiile EU ETS ar trebui extinsă până la 31 decembrie 2026 pentru obligațiile de restituire în ceea ce privește zborurile operate de operatorii de aeronave pe rute care nu sunt acoperite de CORSIA înspre și din țări terțe relevante, în cazul cărora obligațiile de raportare și de restituire în cadrul EU ETS s-ar aplica în caz contrar până la 31 martie 2027 și 30 septembrie 2027. Aceasta ar trebui să fie ultima derogare limitată în timp de la EU ETS. O revizuire a CORSIA ar trebui să aibă loc până la 1 iulie 2026. În cazul în care, până la 31 decembrie 2025, Adunarea OACI nu a consolidat CORSIA în conformitate cu atingerea

⁽¹²⁾ Regulamentul (UE) 2017/2392 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 decembrie 2017 de modificare a Directivei 2003/87/CE în vederea menținerii actualelor limitări ale domeniului de aplicare pentru activitățile de aviație și în vederea pregătirii punerii în aplicare a unei măsuri globale bazate pe piață începând din 2021 (JO L 350, 29.12.2017, p. 7).

obiectivului său ambițios global pe termen lung în vederea îndeplinirii obiectivelor Acordului de la Paris, sau în cazul în care statele enumerate într-un act de punere în aplicare care ar urma să fie adoptat de către Comisie reprezintă mai puțin de 70 % din emisiile generate de aviația internațională utilizând cele mai recente date disponibile, Comisia ar trebui să propună, după caz, ca EU ETS să se aplice emisiilor generate de zborurile care pleacă începând din 2027 și ca operatorii de aeronave să poată deduce toate costurile suportate din compensarea CORSIA pe rutele respective, pentru a evita dubla taxare. În paralel, dacă o țară terță nu aplică CORSIA începând din 2027, EU ETS ar trebui să se aplice emisiilor generate de zborurile cu plecare înspre țara terță respectivă.

- (31) Informațiile privind utilizarea unităților pentru conformitate cu cerințele de compensare în cadrul CORSIA ar trebui să fie puse la dispoziția publicului într-un mod care să nu fie mai puțin transparent decât acela pentru informațiile cu privire la utilizarea până în 2020 a creditelor internaționale în temeiul Directivei 2003/87/CE, în conformitate cu anexa XIV la Regulamentul (UE) nr. 389/2013 al Comisiei ⁽¹³⁾.
- (32) La 7 octombrie 2022 și în contextul pandemiei de COVID-19, cea de a 41-a Adunare a OACI a decis să modifice nivelul de referință anterior al CORSIA pentru perioada 2024-2035 de la media emisiilor de CO₂ din 2019 și 2020 la 85 % din emisiile de CO₂ din 2019. Media tuturor emisiilor de CO₂ raportate în 2019 și 2020 a fost de 435 859 594 de tone. Emisiile de CO₂ din 2019 s-au ridicat la 608 076 604 tone, ceea ce înseamnă că 85 % din cifra respectivă reprezintă 516 865 113 tone. Cu toate acestea, nivelul de referință real pe care OACI îl utilizează pentru a calcula factorul de creștere sectorială este determinat de OACI utilizând un subset de emisii de CO₂ care ia în considerare numai emisiile de pe rutele care fac obiectul cerințelor de compensare. Pentru subansamblul tuturor perechilor de state care fac obiectul cerințelor de compensare în anul 2021, media emisiilor de CO₂ din 2019 și 2020 nu este publicată de OACI, dar este estimată la 245 de milioane de tone, iar emisiile de CO₂ din 2019 au fost de 341 380 188 de tone, din care 85 % reprezintă 290 173 160 de tone. Pentru toate perechile de state care se preconizează că vor face obiectul cerințelor de compensare în 2027, media emisiilor de CO₂ din 2019 și 2020 este estimată la aproximativ 373 de milioane de tone, în timp ce 85 % din emisiile de CO₂ corespunzătoare anului 2019 sunt estimate la aproximativ 439 de milioane de tone.
- (33) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru stabilirea unei liste a țărilor despre care se consideră că aplică CORSIA în sensul Directivei 2003/87/CE, ar trebui să fie conferite competențe de executare Comisiei pentru a adopta și a păstra lista statelor, altele decât țările SEE, Elveția și Regatul Unit, care sunt considerate participante la CORSIA în sensul dreptului Uniunii. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011.
- (34) Tranziția sectorului aviației către o aviație durabilă trebuie să țină seama de dimensiunea socială a sectorului și de competitivitatea acestuia, pentru a se asigura echitatea socială a tranziției respective și faptul că aceasta furnizează formarea, recalificarea și perfecționarea profesională a lucrătorilor. Comisia ar trebui să prezinte Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea prezentei directive și impactul social al acesteia asupra sectorului aviației.
- (35) Zborurile de 1 000 de kilometri sau mai puțin generează 6-9 % din totalul emisiilor de CO₂ din aviație. Comisia ar trebui să prezinte un raport privind măsurile de promovare a unui transfer modal către moduri de transport alternative, mai durabile, în așteptarea progreselor tehnologice și a disponibilității combustibililor de aviație și a aeronavelor cu emisii zero.
- (36) În timp ce EU ETS s-a aplicat zborurilor din 2012, pachetul „Pregătiți pentru 55” include măsuri suplimentare care, împreună cu EU ETS, ar putea avea un impact cumulativ asupra sectorului. Pentru a proteja conectivitatea aeriană pentru zborurile care deservește regiuni insulare sau aeroporturi mici, mecanismul instituit în temeiul prezentei directive, care este conceput pentru a reduce diferența de preț rămasă dintre combustibilii fosili și alternativele la aceștia, ar trebui să limiteze efectele negative asupra conectivității aeriene și să atenueze riscul de relocare a emisiilor de CO₂. Până în 2026, Comisia ar trebui să raporteze cu privire la posibilele efecte asupra conectivității aeriene.
- (37) Factorul de emisie aferent kerosenului de aviație (Jet A1 sau Jet A) în cadrul EU ETS ar trebui să fie aliniat la factorul de emisie aferent combustibilului respectiv stabilit în standardele și practicile recomandate pentru CORSIA. Nu ar trebui să se efectueze nicio modificare a nivelurilor de alocare ca urmare a creșterii factorului de emisie aferent kerosenului de aviație, deoarece alocarea cu titlu gratuit pentru aviație este eliminată treptat ca efect al prezentei directive în favoarea licitării pentru a se obține reduceri mai mari ale emisiilor.

⁽¹³⁾ Regulamentul (UE) nr. 389/2013 al Comisiei din 2 mai 2013 de creare a registrului Uniunii în conformitate cu Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului și cu Deciziile nr. 280/2004/CE și nr. 406/2009/CE ale Parlamentului European și ale Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 920/2010 și (UE) nr. 1193/2011 ale Comisiei (JO L 122, 3.5.2013, p. 1).

- (38) Combustibilii din surse regenerabile de origine nebiologică care utilizează hidrogen din surse regenerabile, în conformitate cu articolul 25 din Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁴⁾, ar trebui să fie considerați ca producând emisii zero pentru operatorii de aeronave care îi utilizează până la stabilirea în temeiul prezentei directive a normelor detaliate pentru o contabilizare corespunzătoare.
- (39) În vederea stabilirii normelor detaliate pentru calcularea anuală a diferenței de cost între kerosenul fosil și combustibilii eligibili în conformitate cu un regulament privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil, pentru alocarea certificatelor pentru utilizarea unor astfel de combustibili eligibili, precum și pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră economisite ca rezultat al utilizării unor astfel de combustibili eligibili precum și pentru a stabili modalitățile de a lua în considerare stimulentele rezultate din prețul carbonului și din nivelurile minime armonizate de taxare a combustibililor fosili, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui să fie delegată Comisiei î. În plus, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui să fie delegată Comisiei pentru a stabili dispozițiile detaliate pentru licitarea de către statele membre a certificatelor pentru aviație, inclusiv a dispozițiilor detaliate pentru licitare necesare pentru transferul unei părți din venitul obținut din astfel de licitații la bugetul general al Uniunii ca resurse proprii. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare ⁽¹⁵⁾. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.
- (40) Ar trebui acordată o atenție deosebită promovării accesibilității în regiunile ultraperiferice ale Uniunii. Prin urmare, ar trebui ca, până la 31 decembrie 2030, să se prevadă o derogare temporară de la EU ETS pentru emisiile generate de zborurile dintre un aerodrom situat într-o regiune ultraperiferică a unui stat membru și un aerodrom situat în același stat membru, dar în afara regiunii ultraperiferice respective cu scopul de a se răspunde celor mai importante nevoi ale rezidenților în ceea ce privește ocuparea forței de muncă, educația și alte oportunități. Derogarea respectivă ar trebui, din aceleași motive, să se aplice zborurilor între aerodromuri situate în aceeași regiune ultraperiferică sau în regiuni ultraperiferice diferite din același stat membru.
- (41) Decizia (UE) 2023/136 a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁶⁾ trebuie să se aplice cu privire la notificarea care trebuie să fie transmisă operatorilor de aeronave de către statele membre până la 30 noiembrie 2023 în temeiul Directivei 2003/87/CE, cu condiția ca factorul de creștere sectorială pentru emisiile din 2022, care urmează să fie publicat de OACI, să fie egal cu zero.
- (42) O abordare cuprinzătoare a inovării este importantă pentru realizarea obiectivelor Pactului verde european și pentru competitivitatea industriei europene. Acest lucru este deosebit de important pentru sectoarele care sunt dificil de decarbonizat, precum aviația și transportul maritim, în care trebuie implementată o combinație de îmbunătățiri operaționale, combustibili alternativi și soluții tehnologice neutre din punct de vedere al impactului asupra climei. Prin urmare, statele membre ar trebui să se asigure că dispozițiile naționale de transpunere nu împiedică inovațiile și sunt neutre din punct de vedere tehnologic. La nivelul Uniunii, eforturile necesare în materie de cercetare și inovare sunt sprijinite, printre altele, prin Orizont Europa, programul-cadru pentru cercetare și inovare, care include finanțare semnificativă și noi instrumente pentru sectoarele care intră sub incidența EU ETS.
- (43) Fondul pentru inovare instituit prin Directiva 2003/87/CE trebuie să sprijine cercetarea, dezvoltarea și implementarea de soluții de decarbonizare, inclusiv tehnologii cu emisii zero, și să reducă impactul sectorului aviației asupra climei și mediului. De asemenea, trebuie să sprijine electrificarea și măsurile de reducere a impactului global al aviației.

⁽¹⁴⁾ Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile (JO L 328, 21.12.2018, p. 82).

⁽¹⁵⁾ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

⁽¹⁶⁾ Decizia (UE) 2023/136 a Parlamentului European și a Consiliului din 18 ianuarie 2023 de modificare a Directivei 2003/87/CE în ceea ce privește notificarea compensării legate de o măsură globală bazată pe piață pentru operatorii de aeronave cu sediul în Uniune (JO L 19, 20.1.2023, p. 1).

- (44) Întrucât obiectivele prezentei directive, și anume de a asigura contribuția sectorului aviației la obiectivul Uniunii de reducere a emisiilor la nivelul întregii economii și de punere în aplicare în mod corespunzător a CORSIA în dreptul Uniunii, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere amploarea și efectele sale, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor respective.
- (45) Statele membre ar trebui să transpună prezenta directivă până la 31 decembrie 2023 având în vedere necesitatea unor acțiuni urgente în domeniul climei și nevoia ca toate sectoarele să contribuie la reducerea emisiilor în mod eficient din punctul de vedere al costurilor.
- (46) Simplificarea procedurilor administrative și adaptarea procedurilor respective la cele mai bune practici ar reduce la minimum sarcinile administrative.
- (47) Prin urmare, Directiva 2003/87/CE ar trebui să fie modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Modificarea Directivei 2003/87/CE

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

1. La articolul 3 se adaugă următoarea literă:

„(v) «alte efecte ale aviației decât emisiile de CO₂» înseamnă efectele asupra climei ale eliberării, în timpul arderii combustibililor, de emisii de oxizi de azot (NOx), de particule de funingine, de specii de sulf oxidat și efectele vaporilor de apă, inclusiv a trenelor de condensare, care provin de la o aeronavă care desfășoară una dintre activitățile de aviație enumerate în anexa I;”

2. Articolul 3c se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (2) se elimină;

(b) se adaugă următoarele alineate:

„(5) Comisia stabilește cantitatea totală de certificate care urmează să fie alocate pentru operatorii de aeronave pentru anul 2024 pe baza alocării totale de certificate pentru operatorii de aeronave care desfășurau activități de aviație enumerate în anexa I în anul 2023, redusă cu factorul linear de reducere menționat la articolul 9, și publică cantitatea respectivă, precum și volumul de certificate care ar fi fost alocate cu titlu gratuit în 2024, în temeiul normelor privind alocarea cu titlu gratuit aflate în vigoare anterior introducerii modificărilor prin Directiva (UE) 2023/958 a Parlamentului European și a Consiliului (*).

(6) Pentru perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2024 și 31 decembrie 2030, o cantitate maximă de 20 de milioane din cantitatea totală de certificate menționată la alineatul (5) este rezervată operatorilor de aeronave comerciale, în mod transparent, egal și nediscriminatoriu, pentru utilizarea combustibililor de aviație durabili și a altor combustibili de aviație care nu sunt derivați din combustibili fosili, identificați într-un regulament privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil, ca atingând cota minimă de combustibili de aviație durabili pe care trebuie să o conțină combustibilul de aviație pus la dispoziția operatorilor de aeronave în aeroporturile din Uniune de către furnizorii de combustibil de aviație, pentru zborurile subsonice pentru care trebuie să fie restituite certificate în conformitate cu articolul 12 alineatul (3) din prezenta directivă. În cazul în care combustibilul de aviație eligibil nu poate fi atribuit fizic într-un aeroport unui anumit zbor, certificatele rezervate în temeiul prezentului subparagraf sunt disponibile pentru combustibilii de aviație eligibili furnizați pe aeroportul respectiv proporțional cu emisiile generate de zborurile operatorului de aeronave de pe aeroportul respectiv pentru care trebuie restituite certificate în conformitate cu articolul 12 alineatul (3) din prezenta directivă.

Certificatele rezervate în temeiul primului paragraf de la prezentul alineat se alocă de către statele membre pentru a acoperi parțial sau integral diferența de preț dintre utilizarea kerosenului fosil și utilizarea combustibililor de aviație eligibili relevanți, ținând seama de stimulentele bazate pe prețul carbonului și pe nivelurile minime armonizate de impozitare a combustibililor fosili. La calcularea diferenței de preț respective, Comisia ține cont de raportul tehnic publicat de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației în temeiul unui regulament privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil. Statele membre asigură vizibilitatea finanțării în temeiul prezentului alineat într-un mod corespunzător cerințelor de la articolul 30m alineatul (1) literele (a) și (b) din prezenta directivă.

CertIFICATELE alocate în temeiul prezentului alineat acoperă:

- (a) 70 % din diferența de preț rămasă între utilizarea kerosenului fosil și a hidrogenului din surse regenerabile de energie și biocombustibilii avansați, astfel cum sunt definiți la articolul 2 al doilea paragraf punctul (34) din Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului (**), pentru care factorul de emisii este zero în temeiul anexei IV sau al actului de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 14 din prezenta directivă;
- (b) 95 % din diferența de preț rămasă între utilizarea kerosenului fosil și a combustibililor din surse regenerabile de origine nebiologică care respectă articolul 25 din Directiva (UE) 2018/2001, utilizați în aviație, pentru care factorul de emisii este zero în temeiul anexei IV sau al actului de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 14 din prezenta directivă;
- (c) 100 % din diferența de preț rămasă între utilizarea kerosenului fosil și a oricărui combustibil de aviație eligibil care nu este derivat din combustibili fosili care intră sub incidența primului paragraf de la prezentul alineat, pe aeroporturile situate pe insule cu o suprafață mai mică de 10 000 km² și care nu au legături rutiere sau feroviare cu continentul, pe aeroporturile care nu sunt suficient de mari pentru a fi definite ca aeroporturi ale Uniunii în conformitate cu un regulament privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil și pe aeroporturile situate într-o regiune ultraperiferică;
- (d) în alte cazuri decât cele menționate la literele (a), (b) și (c), 50 % din diferența de preț rămasă între utilizarea kerosenului fosil și a oricărui combustibil de aviație eligibil care nu este derivat din combustibilii fosili care intră sub incidența primului paragraf de la prezentul alineat.

Alocarea certificatelor în temeiul prezentului alineat poate lua în considerare eventualul sprijin din partea altor scheme de la nivel național.

Anual, operatorii de aeronave comerciale pot solicita o alocare de certificate pe baza cantității fiecărui combustibil de aviație eligibil menționat la prezentul alineat, utilizat pentru zborurile pentru care trebuie restituite certificate în conformitate cu articolul 12 alineatul (3) în perioada 1 ianuarie 2024-31 decembrie 2030, cu excepția zborurilor pentru care cerința respectivă este considerată a fi îndeplinită în temeiul articolului 28a alineatul (1). În cazul în care, pentru un anumit an, cererea de certificate pentru utilizarea unor astfel de combustibili este mai mare decât cantitatea de certificate disponibile, cantitatea de certificate se reduce în mod uniform pentru toți operatorii de aeronave vizați de alocare în anul respectiv.

Comisia publică anual în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* informații detaliate privind diferența medie de cost, pentru anul precedent, dintre kerosenul fosil, luând în considerare stimulentele bazate pe prețul carbonului și pe nivelurile minime armonizate de impozitare a combustibililor fosili, și combustibilii de aviație eligibili relevanți.

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a completa prezenta directivă prin stabilirea normelor detaliate pentru calcularea anuală a diferenței de cost menționate la al șaselea paragraf de la prezentul alineat, pentru alocarea certificatelor pentru utilizarea combustibililor identificați la primul paragraf de la prezentul alineat și pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră economisite ca urmare a utilizării combustibililor, astfel cum au fost raportate în temeiul actului de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 14 alineatul (1), și prin stabilirea modalităților de a ține cont de stimulentele legate de prețul carbonului și de nivelurile minime armonizate de impozitare a combustibililor fosili.

Până la 1 ianuarie 2028, Comisia efectuează o evaluare cu privire la aplicarea prezentului alineat și transmite, în timp util, rezultatele evaluării respective într-un raport Parlamentului European și Consiliului. Raportul poate fi însoțit, după caz, de o propunere legislativă de alocare a unui număr plafonat și limitat în timp de certificate până la 31 decembrie 2034 pentru a stimula suplimentar utilizarea combustibililor identificați la primul paragraf de la prezentul alineat, în special utilizarea combustibililor din surse regenerabile de origine nebiologică în conformitate cu articolul 25 din Directiva (UE) 2018/2001, utilizați în aviație, pentru care factorul de emisii este egal cu zero în temeiul anexei IV sau al actului de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 14 din prezenta directivă.

Începând cu 1 ianuarie 2028, Comisia evaluează aplicarea prezentului alineat în rapoartele anuale pe care trebuie să le trimită în temeiul articolului 10 alineatul (5).

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

(8) Prin derogare de la articolul 12 alineatul (3), de la articolul 14 alineatul (3) și de la articolul 16, statele membre consideră că cerințele stabilite la dispozițiile respective sunt îndeplinite și nu iau măsuri împotriva operatorilor de aeronave în ceea ce privește emisiile generate până la 31 decembrie 2030 în urma zborurilor dintre un aerodrom situat într-o regiune ultraperiferică a unui stat membru și un aerodrom situat în același stat membru, inclusiv un alt aerodrom situat în aceeași regiune ultraperiferică sau într-o altă regiune ultraperiferică a aceluiași stat membru.

(*) Directiva (UE) 2023/958 a Parlamentului European și a Consiliului din 10 mai 2023 de modificare a Directivei 2003/87/CE în ceea ce privește contribuția sectorului aviației la obiectivul Uniunii de reducere a emisiilor la nivelul întregii economii și punerea în aplicare în mod corespunzător a unei măsuri globale bazate pe piață (JO L 130, 16.5.2023, p. 115).

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

3. Articolul 3d se modifică după cum urmează:

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

„(1) În anii 2024 și 2025, 15 % din certificatele menționate la articolul 3c alineatele (5) și (7), precum și un procent de 25 % în 2024 și respectiv de 50 % în 2025, din restul de 85 % din certificatele respective, pentru care ar fi avut loc alocarea cu titlu gratuit, sunt scoase la licitație, cu excepția cantităților de certificate menționate la articolul 3c alineatul (6) și la articolul 10a alineatul (8) al patrulea paragraf. Restul certificatelor pentru anii respectivi se alocă cu titlu gratuit.

Începând cu 1 ianuarie 2026, întreaga cantitate de certificate pentru care alocarea cu titlu gratuit ar fi avut loc în anul respectiv se scoate la licitație, cu excepția cantității de certificate menționate la articolul 3c alineatul (6) și la articolul 10a alineatul (8) al patrulea paragraf.”;

(b) se introduce următorul alineat:

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

(c) alineatul (2) se elimină;

(d) alineatele (3) și (4) se înlocuiesc cu următorul text:

„(3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a completa prezenta directivă în ceea ce privește dispozițiile detaliate pentru scoaterea la licitație de către statele membre a certificatelor pentru aviație în conformitate cu alineatele (1) și (1a) de la prezentul articol, inclusiv în ceea ce privește dispozițiile detaliate pentru licitare care sunt necesare pentru transferul unei părți din veniturile provenite din licitarea respectivă către bugetul general al Uniunii ca resurse proprii în conformitate cu articolul 311 al treilea paragraf din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene (TFUE). Cantitatea de certificate care urmează să fie scoase la licitație în fiecare perioadă de către fiecare stat membru este proporțională cu partea ce îi revine statului în cauză din cantitatea totală de emisii atribuite aviației pentru toate statele membre pentru anul de referință, raportate în temeiul articolului 14 alineatul (3) și verificate în temeiul articolului 15. Pentru fiecare perioadă menționată la articolul 13, anul de referință este anul calendaristic care se încheie cu 24 de luni înainte de începerea perioadei care face obiectul licitației. Actele delegate asigură că principiile stabilite la articolul 10 alineatul (4) primul paragraf sunt respectate.

(4) Statele membre determină destinația veniturilor obținute în urma licitării certificatelor de emisii care fac obiectul prezentului capitol, cu excepția veniturilor stabilite ca resurse proprii în conformitate cu articolul 311 paragraful al treilea din TFUE și incluse în bugetul general al Uniunii. Statele membre folosesc veniturile obținute în urma licitării certificatelor sau echivalentul valorii financiare a veniturilor respective în conformitate cu articolul 10 alineatul (3) din prezenta directivă.”

4. Articolele 3e și 3f se elimină.

5. Articolul 11a se modifică după cum urmează:

(a) alineatele (1), (2) și (3) se înlocuiesc cu următorul text:

„(1) Sub rezerva alineatelor (2) și (3) din prezentul articol, operatorii de aeronave care dețin un certificat de operator aerian eliberat de un stat membru sau care sunt înregistrați într-un stat membru, inclusiv în regiunile ultraperiferice, teritoriile dependente și teritoriile statului membru respectiv, pot utiliza următoarele unități pentru a-și îndeplini obligațiile de anulare a unităților în ceea ce privește cantitatea notificată în temeiul articolului 12 alineatul (6), astfel cum se prevede la articolul 12 alineatul (9);

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

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

(c) credite autorizate de părți la acorduri în temeiul alineatului (5);

(d) credite acordate pentru proiecte la nivelul Uniunii în temeiul articolului 24a.

(2) Unitățile menționate la alineatul (1) literele (a) și (b) pot fi utilizate dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

(a) provin dintr-un stat care este parte la Acordul de la Paris în momentul utilizării;

(b) provin dintr-un stat care este menționat în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 25a alineatul (3) ca participând la Schema OACI de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA). Această condiție nu se aplică emisiilor generate înainte de 2027 și nici țărilor cel mai puțin dezvoltate și statelor insulare mici în curs de dezvoltare, astfel cum sunt definite de Organizația Națiunilor Unite, cu excepția statelor al căror PIB pe cap de locuitor este egal sau mai mare decât media Uniunii.

(3) Unitățile menționate la alineatul (1) literele (a), (b) și (c) pot fi utilizate dacă există mecanisme de autorizare de către părțile participante, dacă se efectuează ajustări în timp util ale raportării emisiilor antropice de la surse și a absorbțiilor de către absorbanți care fac obiectul contribuțiilor stabilite la nivel național ale părților participante și dacă se evită dubla contabilizare și creșterea netă a emisiilor globale.

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

(b) alineatul (4) se elimină;

(c) se adaugă următorul alineat:

„(8) Comisia adoptă acte de punere în aplicare care enumeră unitățile care au fost considerate eligibile de către Consiliul OACI și care îndeplinesc condițiile prevăzute la alineatele (2) și (3) de la prezentul articol. De asemenea, Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a actualiza lista respectivă, după caz. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 22a alineatul (2).”

6. Articolul 12 se modifică după cum urmează:

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

„(6) În conformitate cu metodologia stabilită în actul de punere în aplicare menționat la alineatul (8) de la prezentul articol, statele membre calculează în fiecare an cerințele de compensare pentru anul calendaristic precedent în ceea ce privește zborurile înspre, dinspre și dintre statele care sunt enumerate în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 25a alineatul (3) și în ceea ce privește zborurile dintre Elveția sau Regatul Unit și statele care sunt enumerate în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 25a alineatul (3), și informează, până la data de 30 noiembrie a fiecărui an, operatorii de aeronave.

În conformitate cu metodologia stabilită în actul de punere în aplicare menționat la alineatul (8) de la prezentul articol, statele membre calculează, de asemenea, totalul cerințelor finale de compensare pentru o anumită perioadă de conformitate cu CORSIA și, până la data de 30 noiembrie a anului care urmează ultimului an al perioadei de conformitate cu CORSIA corespunzătoare, informează operatorii de aeronave care îndeplinesc condițiile stabilite la al treilea paragraf de la prezentul alineat cu privire la cerințele respective.

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

- (a) operatorii de aeronave dețin un certificat de operator aerian eliberat de un stat membru sau sunt înregistrați într-un stat membru, inclusiv în regiunile ultraperiferice, teritoriile dependente și teritoriile statului membru respectiv; și
- (b) produc emisii anuale de CO₂ mai mari de 10 000 de tone, care provin din utilizarea de aeronave cu o masă maximă certificată la decolare mai mare de 5 700 kg, care efectuează zboruri incluse în anexa I, altele decât cele care pleacă și care sosesc în același stat membru, inclusiv regiunile ultraperiferice ale aceluiași stat membru, începând din 1 ianuarie 2021.

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

- (i) zboruri de stat;
- (ii) zboruri umanitare;
- (iii) zboruri medicale;
- (iv) zboruri militare;
- (v) zboruri de stingere a incendiilor;
- (vi) zboruri anterioare sau ulterioare unui zbor umanitar, medical sau de stingere a incendiilor, cu condiția ca astfel de zboruri să fi fost efectuate cu aceeași aeronavă și să fi fost necesare pentru îndeplinirea activităților umanitare, medicale sau de stingere a incendiilor aferente sau pentru re poziționarea aeronavei după îndeplinirea activităților respective în vederea următoarei sale activități.”;

(b) se adaugă următoarele alineate:

„(8) Calcularea cerințelor de compensare menționate la alineatul (6) de la prezentul articol în sensul schemei CORSIA se efectuează pe baza unei metodologii care urmează să fie stabilită de Comisie pentru zborurile înspre, dinspre și dintre statele care sunt enumerate în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 25a alineatul (3), precum și pentru zborurile dintre Elveția sau Regatul Unit și statele care sunt enumerate în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 25a alineatul (3).

Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a preciza metodologia de calculare a cerințelor de compensare pentru operatorii de aeronave menționați la primul paragraf de la prezentul alineat.

Actele de punere în aplicare respective detaliază în special aplicarea cerințelor care decurg din dispozițiile relevante ale prezentei directive, în special din articolele 3c, 11a, 12 și 25a, și, în măsura în care este posibil în lumina dispozițiilor aplicabile ale prezentei directive, din standardele internaționale și practicile recomandate privind protecția mediului pentru CORSIA (denumite în continuare «standardele și practicile recomandate pentru CORSIA»).

Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 22a alineatul (2). Primul astfel de act de punere în aplicare se adoptă până la 30 iunie 2024.

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

7. La articolul 14 se adaugă următoarele alineate:

„(5) Operatorii de aeronave raportează o dată pe an cu privire la alte efecte ale aviației decât emisiile de CO₂, care au loc începând din 1 ianuarie 2025. În acest scop, Comisia adoptă, până la 31 august 2024, un act de punere în aplicare în temeiul alineatului (1), pentru a include într-un cadru de monitorizare, raportare și verificare și alte efecte ale aviației decât emisiile de CO₂. Cadrul de monitorizare, raportare și verificare respectiv conține cel puțin datele disponibile privind traiectoria tridimensională a aeronavelor, precum și umiditatea și temperatura ambientale, pentru a permite obținerea unui echivalent de CO₂ per zbor. Comisia asigură, în funcție de resursele disponibile, disponibilitatea unor instrumente care să faciliteze și, în măsura posibilului, să automatizeze monitorizarea, raportarea și verificarea, pentru a reduce la minimum eventualele sarcini administrative.

Începând din 1 ianuarie 2025, statele membre se asigură că fiecare operator de aeronave monitorizează și raportează autorității competente, după sfârșitul fiecărui an, alte efecte decât emisiile de CO₂ produse de fiecare aeronavă pe care o exploatează în fiecare an calendaristic, în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la alineatul (1).

Începând cu 2026, Comisia prezintă anual, ca parte a raportului menționat la articolul 10 alineatul (5), un raport cu privire rezultatele aplicării cadrului de monitorizare, raportare și verificare menționat la primul paragraf de la prezentul alineat.

Până la 31 decembrie 2027, pe baza rezultatelor aplicării cadrului de monitorizare, raportare și verificare pentru alte efecte ale aviației decât emisiile de CO₂, Comisia prezintă un raport și, după caz și în urma efectuării prealabile a unei evaluări a impactului, o propunere legislativă, pentru a atenua alte efecte ale aviației decât emisiile de CO₂ prin extinderea domeniului de aplicare al EU ETS, astfel încât să includă și alte efecte ale aviației decât emisiile de CO₂.

(6) Comisia publică cel puțin următoarele date agregate referitoare la emisiile anuale generate de activitățile de aviație, raportate statelor membre sau transmise Comisiei în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066 al Comisiei (*) și cu articolul 7 din Regulamentul delegat (UE) 2019/1603 al Comisiei (**), în termen de cel mult trei luni de la termenul de raportare respectiv și într-un mod ușor de utilizat:

(a) pentru fiecare pereche de aerodromuri din cadrul SEE:

- (i) emisiile generate de toate zborurile;
- (ii) numărul total de zboruri;
- (iii) numărul total de pasageri;
- (iv) tipurile de aeronave;

(b) pentru fiecare operator de aeronave:

- (i) date privind emisiile generate de zborurile în interiorul SEE, de zborurile care pleacă din SEE, de zborurile care sosesc în SEE și de zborurile între două țări terțe, defalcate pe perechi de state, și date privind emisiile care fac obiectul obligației de anulare a unităților de emisii eligibile în cadrul CORSIA;
- (ii) volumul cerințelor de compensare, calculat în conformitate cu articolul 12 alineatul (8);
- (iii) valoarea și tipul de credite în temeiul articolului 11a utilizate pentru a respecta cerințele de compensare ale operatorului de aeronave menționate la punctul (ii) de la prezenta literă;
- (iv) cantitatea și tipul de combustibili utilizați pentru care factorul de emisie este egal cu zero în temeiul prezentei directive sau care conferă operatorului de aeronave dreptul de a primi certificate în temeiul articolului 3c alineatul (6).

Pentru literele (a) și (b) de la primul paragraf, în circumstanțe specifice în care un operator de aeronave își desfășoară activitatea pe un număr foarte limitat de perechi de aerodromuri sau într-un număr foarte limitat de perechi de state care fac obiectul cerințelor de compensare sau într-un număr foarte limitat de perechi de state care nu fac obiectul cerințelor de compensare, operatorul de aeronave respectiv poate solicita statului membru de administrare să nu publice astfel de date la nivelul operatorului de aeronave, explicând de ce divulgarea acestor date poate fi considerată ca aducând prejudicii intereselor sale comerciale. Pe baza solicitării respective, statul membru de administrare poate solicita Comisiei să publice datele respective la un nivel de agregare superior. Comisia decide cu privire la această solicitare.

- (*) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066 al Comisiei din 19 decembrie 2018 privind monitorizarea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră în temeiul Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 601/2012 al Comisiei (JO L 334, 31.12.2018, p. 1).
- (**) Regulamentul delegat (UE) 2019/1603 al Comisiei din 18 iulie 2019 de completare a Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește măsurile adoptate de Organizația Aviației Civile Internaționale pentru monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor generate de aviație în scopul punerii în aplicare a unei măsuri globale bazate pe piață (JO L 250, 30.9.2019, p. 10)."

8. Articolul 18a se modifică după cum urmează:

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

„(2) În cazul în care, în primii doi ani ai oricăreia dintre perioadele menționate la articolul 13, niciuna dintre emisiile din aviație rezultate din zborurile efectuate de către un operator de aeronave care se încadrează la alineatul (1) litera (b) de la prezentul articol nu se atribuie statului său membru de administrare, operatorul de aeronave este transferat unui alt stat membru de administrare pentru perioada următoare. Noul stat membru de administrare este statul membru cu cele mai mari emisii estimate atribuite aviației provenite de la zborurile efectuate de către respectivul operator de aeronave în cursul primilor doi ani ai perioadei anterioare.”;

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

„(b) începând din 2024, cel puțin o dată la doi ani, actualizează lista pentru a include operatorii de aeronave care au efectuat ulterior o activitate de aviație enumerată în anexa I; în cazul în care un operator de aeronave nu a efectuat nicio activitate de aviație dintre cele enumerate în anexa I timp de patru ani calendaristici consecutivi care precedă actualizarea listei, operatorul de aeronave respectiv nu se include în listă.”

9. Articolul 25a se modifică după cum urmează:

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

„(2) Uniunea și statele sale membre continuă să depună eforturi pentru a se ajunge la acorduri cu privire la adoptarea unor măsuri globale de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din aviație, care să corespundă obiectivelor Regulamentului (UE) 2021/1119 și ale Acordului de la Paris. Din perspectiva unor astfel de acorduri, Comisia analizează dacă sunt necesare modificări la prezenta directivă, luând în considerare că aceasta se aplică operatorilor de aeronave.”;

- (b) se adaugă următoarele alineate:

„(3) Comisia adoptă un act de punere în aplicare prin care enumeră statele, altele decât țările SEE, Elveția și Regatul Unit, despre care se consideră că aplică CORSIA în sensul prezentei directive, cu o valoare de referință care corespunde celei din 2019 pentru perioada 2021-2023 și o valoare de referință de 85 % din emisiile din 2019 pentru fiecare an începând din 2024. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 22a alineatul (2).

(4) În ceea ce privește emisiile generate până la 31 decembrie 2026 de zborurile înspre sau dinspre statele enumerate în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul alineatului (3) de la prezentul articol, operatorii de aeronave nu sunt obligați să restituie certificate în conformitate cu articolul 12 alineatul (3) în ceea ce privește emisiile respective.

(5) În ceea ce privește emisiile generate până la 31 decembrie 2026 de zborurile dintre SEE și state care nu sunt enumerate în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul alineatului (3) de la prezentul articol, altele decât zborurile înspre Elveția și Regatul Unit, operatorii de aeronave nu sunt obligați să restituie certificate în conformitate cu articolul 12 alineatul (3) în ceea ce privește emisiile respective.

(6) În ceea ce privește emisiile generate de zborurile înspre și dinspre țările cel mai puțin dezvoltate și statele insulare mici în curs de dezvoltare, astfel cum sunt definite de Organizația Națiunilor Unite, altele decât cele enumerate în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul alineatului (3) și statele al căror PIB pe cap de locuitor este egal sau mai mare decât media Uniunii, operatorii de aeronave nu sunt obligați să restituie certificate în conformitate cu articolul 12 alineatul (3) în ceea ce privește emisiile respective.

(7) În cazul în care Comisia stabilește că există o denaturare semnificativă a concurenței, cum ar fi o denaturare cauzată de o țară terță care aplică CORSIA într-un mod mai puțin strict în dreptul național sau care nu aplică dispozițiile CORSIA în mod egal tuturor operatorilor de aeronave, care este în detrimentul operatorilor de aeronave care dețin un certificat de operator aerian eliberat de un stat membru sau care sunt înregistrați într-un stat membru, inclusiv în regiunile ultraperiferice, teritoriile dependente și teritoriile statului membru respectiv, Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a excepta operatorii de aeronave respectivi de la aplicarea cerințelor de compensare prevăzute la articolul 12 alineatul (9) în ceea ce privește emisiile generate de zborurile înspre și dinspre astfel de state. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 22a alineatul (2).

(8) În cazul în care operatorii de aeronave care dețin un certificat de operator aerian eliberat de un stat membru sau sunt înregistrați într-un stat membru, inclusiv în regiunile ultraperiferice, teritoriile dependente și teritoriile statului membru respectiv, operează zboruri între două state diferite enumerate în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul alineatului (3) de la prezentul articol, inclusiv zboruri care au loc între Elveția, Regatul Unit și statele enumerate în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul alineatului (3) de la prezentul articol, iar respectivele state permit operatorilor de aeronave să utilizeze unități, altele decât cele de pe lista suplimentară adoptată în temeiul articolului 11a alineatul (8), Comisia este împuternicită să adopte acte de punere în aplicare prin care să permită operatorilor de aeronave respectivi să utilizeze tipuri de unități suplimentare față de cele din lista respectivă sau să nu respecte condițiile prevăzute la articolul 11a alineatele (2) și (3) în ceea ce privește emisiile provenite de la astfel de zboruri. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 22a alineatul (2).”

10. Articolele 28a și 28b se înlocuiesc cu următorul text:

„Articolul 28a

Derogări aplicabile înainte de punerea în aplicare obligatorie a măsurii globale bazate pe piață a OACI

(1) Prin derogare de la articolul 12 alineatul (3), de la articolul 14 alineatul (3) și de la articolul 16, statele membre consideră că cerințele stabilite la dispozițiile respective sunt îndeplinite și nu iau măsuri împotriva operatorilor de aeronave în ceea ce privește:

- (a) toate emisiile generate de zborurile înspre și dinspre aerodromurile situate în statele din afara SEE, cu excepția zborurilor înspre aerodromurile situate în Regatul Unit sau în Elveția, în fiecare an calendaristic începând din 1 ianuarie 2021 și până la 31 decembrie 2026, sub rezerva revizuirii menționate la articolul 28b;
- (b) toate emisiile generate de zborurile între un aerodrom situat în una dintre regiunile ultraperiferice în sensul articolului 349 din TFUE și un aerodrom situat într-o altă regiune a SEE, în fiecare an calendaristic începând din 1 ianuarie 2013 și până la 31 decembrie 2023, sub rezerva revizuirii menționate la articolul 28b.

În sensul articolelor 11a, 12 și 14, emisiile verificate de la alte zboruri decât cele menționate la primul paragraf de la prezentul alineat sunt considerate a fi emisii verificate ale operatorului de aeronave.

(2) Prin derogare de la articolul 3d alineatul (3), cantitatea de certificate care urmează să fie scoase la licitație de fiecare stat membru pentru perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2013 și 31 decembrie 2026 se reduce astfel încât să corespundă părții sale din emisiile atribuite generate de zborurile care nu fac obiectul derogărilor prevăzute la alineatul (1) literele (a) și (b) de la prezentul articol.

(3) Prin derogare de la articolul 3g, operatorii de aeronave nu trebuie să prezinte planuri de monitorizare în care să fie prezentate măsurile de monitorizare și raportare a emisiilor legate de zborurile care fac obiectul derogărilor prevăzute la alineatul (1) literele (a) și (b) de la prezentul articol.

(4) Prin derogare de la articolele 3g, 12, 15 și 18a, în cazul în care un operator de aeronave generează emisii anuale totale mai mici de 25 000 de tone de CO₂ sau în cazul în care un operator de aeronave are emisii totale anuale mai mici de 3 000 de tone de CO₂ generate din alte zboruri decât cele menționate la alineatul (1) literele (a) și (b) din prezentul articol, se consideră că emisiile acestuia sunt emisii verificate dacă sunt stabilite prin utilizarea instrumentului pentru micii emițători aprobat în temeiul Regulamentului (UE) nr. 606/2010 al Comisiei (*) și completat cu date furnizate de Eurocontrol prin facilitatea sa de sprijin al ETS. Statele membre pot pune în aplicare proceduri simplificate pentru operatorii de aeronave necomerciale atât timp cât astfel de proceduri nu au un grad de acuratețe mai scăzut decât cel oferit de instrumentul pentru micii emițători.

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

Articolul 28b

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

(1) Înainte de 1 ianuarie 2027 și, ulterior, o dată la trei ani, Comisia raportează Parlamentului European și Consiliului privind progresele negocierilor din cadrul OACI de punere în aplicare a măsurii globale bazate pe piață care se va aplica emisiilor începând din 2021, în special cu privire la:

- (a) instrumentele relevante ale OACI, inclusiv standardele și practicile recomandate, precum și progresele înregistrate în punerea în aplicare a tuturor elementelor pachetului de măsuri al OACI în vederea atingerii obiectivului ambițios global pe termen lung adoptat în cadrul celei de a 41-a Adunări a OACI;
- (b) recomandările aprobate de Consiliul OACI, relevante pentru măsura globală bazată pe piață, inclusiv eventualele modificări ale valorii de referință;
- (c) înființarea unui registru global;
- (d) măsurile naționale adoptate de țările terțe pentru punerea în aplicare a măsurii globale bazate pe piață care se va aplica emisiilor începând din 2021;
- (e) nivelul de participare a țărilor terțe la măsurile de compensare în temeiul CORSIA, inclusiv implicațiile rezervelor acestora față de această participare; și
- (f) alte evoluții internaționale relevante și instrumente aplicabile, precum și progresele înregistrate în reducerea impactului total al aviației asupra schimbărilor climatice.

În conformitate cu evaluarea la nivel global în contextul Acordului de la Paris, Comisia prezintă, de asemenea, un raport cu privire la eforturile depuse pentru a se îndeplini obiectivul ambițios global pe termen lung al sectorului aviației de a reduce la zero net, până în 2050, emisiile de CO₂ generate de activitățile de aviație, evaluate în conformitate cu criteriile menționate la literele (a)-(f) de la primul paragraf.

(2) Până la 1 iulie 2026, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport în care evaluează integritatea de mediu a măsurii globale a OACI bazate pe piață, inclusiv nivelul de ambiție general în raport cu obiectivele Acordului de la Paris, nivelul de participare la compensarea în temeiul CORSIA, forța juridică obligatorie a acesteia, transparența, sancțiunile pentru neconformitate, procedurile de consultare a opiniei publice, calitatea creditelor de compensare, monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor, registrele, responsabilitatea, precum și normele privind utilizarea biocarburanților. Comisia publică raportul respectiv de asemenea până la 1 iulie 2026.

(3) Raportul Comisiei menționat la alineatul (2) este însoțit, după caz, de o propunere legislativă pentru a modifica prezenta directivă, într-un mod în care să fie în concordanță cu obiectivul Acordului de la Paris privind temperatura, cu angajamentul Uniunii de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii până în 2030 și cu obiectivul de realizare a neutralității climatice până cel târziu în 2050, scopul fiind acela de a păstra integritatea de mediu și eficacitatea acțiunii Uniunii în domeniul combaterii schimbărilor climatice. O propunere care însoțește raportul include, după caz, aplicarea EU ETS zborurilor care pleacă de pe aerodromuri situate în statele din SEE înspre aerodromuri situate în afara SEE începând din ianuarie 2027 și exclude zborurile care sosesc de pe aerodromuri situate în afara SEE, în cazul în care raportul menționat la alineatul (2) arată că:

- (a) până la 31 decembrie 2025, Adunarea OACI nu a consolidat CORSIA în conformitate cu obiectivul său ambițios global pe termen lung, care vizează îndeplinirea obiectivelor Acordului de la Paris; sau

- (b) statele enumerate în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 25a alineatul (3) reprezintă mai puțin de 70 % din emisiile generate de aviația internațională, utilizându-se cele mai recente date disponibile.

Propunerea însoțitoare permite, de asemenea, după caz, operatorilor de aeronave să deducă eventualele costuri suportate din cauza compensării CORSIA pe rutele respective pentru a evita dubla taxare. În cazul în care nu sunt îndeplinite condițiile menționate la literele (a) și (b) de la primul paragraf al prezentului alineat, propunerea modifică prezenta directivă, după caz, pentru a se continua aplicarea EU ETS numai în cazul zborurilor din interiorul SEE, al zborurilor înspre Elveția și Regatul Unit și al zborurilor înspre state care nu sunt enumerate în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 25a alineatul (3).

(*) Regulamentul (UE) nr. 606/2010 al Comisiei din 9 iulie 2010 privind aprobarea unui instrument simplificat elaborat de organismul european pentru siguranța navigației aeriene (Eurocontrol) în vederea estimării consumului de combustibil al anumitor operatori aeriени mici emițători (JO L 175, 10.7.2010, p. 25)."

11. La articolul 30 se adaugă următorul alineat:

„(8) În 2026, Comisia include în raportul prevăzut la articolul 10 alineatul (5) următoarele elemente:

- (a) o evaluare a impactului asupra mediului și climei al zborurilor de mai puțin de 1 000 km și examinarea opțiunilor pentru reducerea acestui impact, inclusiv examinarea modurilor alternative de transport public disponibile și utilizarea în mai mare măsură a combustibililor de aviație durabili;
- (b) o evaluare a impactului asupra mediului și climei al zborurilor efectuate de operatori scutiți în temeiul literei (h) sau (k) de la rubrica «Aviație» din coloana «Activități» din tabelul din anexa I, precum și examinarea opțiunilor pentru reducerea impactului respectiv;
- (c) o evaluare a impactului social al prezentei directive în sectorul aviației, inclusiv asupra forței de muncă din acest sector și a costului călătoriilor cu avionul; și
- (d) o evaluare a conectivității aeriene a insulelor și a teritoriilor îndepărtate, inclusiv în ceea ce privește competitivitatea și relocarea emisiilor de CO₂, precum și impactul asupra mediului și climei.

Raportul prevăzut la articolul 10 alineatul (5) este luat în considerare, de asemenea, după caz, la viitoarea revizuire a prezentei directive.”

12. Anexele I și IV 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 și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 31 decembrie 2023. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul dispozițiilor respective.

Atunci când statele membre adoptă dispozițiile respective, acestea 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 unei astfel de trimiteri.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

*Articolul 3***Intrarea în vigoare**

Prezenta directivă 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 Strasbourg, 10 mai 2023.

Pentru Parlamentul European
Președinta
R. METSOLA

Pentru Consiliu
Președintele
J. ROSWALL

ANEXĂ

1. În coloana „Activități” din tabelul din anexa I la Directiva 2003/87/CE, rubrica „Aviație” se modifică după cum urmează:

(a) după primul paragraf se introduce următorul paragraf:

„Zborurile între aerodromuri situate în două state diferite care sunt enumerate în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 25a alineatul (3) și zborurile dintre Elveția sau Regatul Unit și statele care sunt enumerate în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 25a alineatul (3) și, în sensul articolului 12 alineatele (6) și (8) și al articolului 28c, orice alt zbor între aerodromuri situate în două țări terțe diferite, efectuat de către operatorii de aeronave care îndeplinesc toate condițiile următoare:

- (a) operatorii de aeronave dețin un certificat de operator aerian eliberat de un stat membru sau sunt înregistrați într-un stat membru, inclusiv în regiunile ultraperiferice, teritoriile dependente și teritoriile statului membru respectiv; și
- (b) produc emisii anuale de CO₂ mai mari de 10 000 de tone din utilizarea aeronavelor cu o masă maximă certificată la decolare mai mare de 5 700 kg care efectuează zboruri incluse în prezenta anexă, altele decât cele care pleacă și care sosesc în același stat membru, inclusiv regiunile ultraperiferice ale aceluiași stat membru, începând din 1 ianuarie 2021; în sensul prezentei litere, nu se iau în considerare emisiile generate de următoarele tipuri de zboruri:
 - (i) zboruri de stat;
 - (ii) zboruri umanitare;
 - (iii) zboruri medicale;
 - (iv) zboruri militare;
 - (v) zboruri de stingere a incendiilor;
 - (vi) zboruri anterioare sau ulterioare unui zbor umanitar, medical sau de stingere a incendiilor, cu condiția ca astfel de zboruri să fi fost efectuate cu aceeași aeronavă și să fi fost necesare pentru îndeplinirea activităților umanitare, medicale sau de stingere a incendiilor aferente sau pentru reparația aeronavei după îndeplinirea activităților respective, în vederea următoarei sale activități.”;

(b) la punctul (i), numărul „30 000” se înlocuiește cu numărul „50 000”.

2. În partea B din anexa IV la Directiva 2003/87/CE, secțiunea „Monitorizarea emisiilor de dioxid de carbon” se modifică după cum urmează:

(a) următoarea teză se adaugă la sfârșitul celui de al patrulea paragraf:

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

(b) se introduce următorul paragraf după al patrulea paragraf:

„Până la adoptarea actului de punere în aplicare menționat la articolul 14 alineatul (1) din prezenta directivă, emisiilor generate de combustibilii din surse regenerabile de origine nebiologică, care utilizează hidrogen din surse regenerabile în conformitate cu articolul 25 din Directiva (UE) 2018/2001, li se atribuie un nivel de emisii zero pentru operatorii de aeronave care le utilizează.”