

**POZIȚIA COMUNĂ (CE) NR. 13/2008****adoptată de Consiliu la 18 aprilie 2008****în vederea adoptării Directivei 2008/.../CE a Parlamentului European și a Consiliului din ... de modificare a Directivei 2003/87/CE pentru a include activitățile de aviație în sistemul de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității**

(2008/C 122 E/03)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European <sup>(1)</sup>,având în vedere avizul Comitetului Regiunilor <sup>(2)</sup>,hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat <sup>(3)</sup>,

întrucât:

(1) Prin Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și 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 Comunității <sup>(4)</sup>, a fost instituit un sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității pentru a promova o metodă rentabilă și eficientă din punct de vedere economic de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră.

(2) Obiectivul final al Convenției-cadru a Organizației Națiunilor Unite privind schimbările climatice („UNFCCC”), care a fost aprobată în numele Comunității Europene prin Decizia 94/69/CE a Consiliului <sup>(5)</sup>, constă în stabilizarea concentrațiilor de gaze cu efect de seră din atmosferă la un nivel care să prevină interferențele antropice periculoase cu sistemul climatic.

(3) Consiliul European a subliniat, în cadrul reuniunii sale din 8-9 martie 2007 de la Bruxelles, importanța vitală a realizării obiectivului strategic de limitare a creșterii temperaturii medii globale cu cel mult 2 °C peste nivelurile preindustriale. Cele mai recente descoperiri științifice

raportate de Grupul Interguvernamental privind Schimbările Climatice (IPCC) în cadrul celui de-al patrulea raport de evaluare dovedesc cu și mai multă claritate faptul că efectele negative ale schimbărilor climatice reprezintă un risc tot mai serios pentru ecosisteme, producția alimentară, atingerea dezvoltării durabile și a Obiectivelor de Dezvoltare ale Mileniului, precum și pentru sănătatea și securitatea umană. Pentru ca obiectivul de 2 °C să rămână realizabil, este necesară stabilizarea concentrație de gaze cu efect de seră în atmosferă, la aproximativ 450 ppmv echivalent CO<sub>2</sub>, ceea ce necesită o stabilizare a emisiilor de gaze cu efect de seră în următorii 10-15 ani și reduceri substanțiale ale emisiilor cu cel puțin 50 % sub nivelul anului 1990 până în 2050.

(4) Consiliul European a subliniat că Uniunea Europeană s-a angajat să transforme Europa într-o economie foarte eficientă din punct de vedere energetic, cu emisii scăzute de gaze cu efect de seră și că, până la încheierea unui acord global și cuprinzător pentru perioada de după 2012, Uniunea Europeană și-a luat angajamentul ferm și independent de a realiza o reducere cu cel puțin 20 % față de nivelul anului 1990 a emisiilor de gaze cu efect de seră până în anul 2020. Limitarea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din aviație reprezintă o contribuție esențială în conformitate cu acest angajament.

(5) Consiliul European a subliniat faptul că UE s-a angajat să convină asupra unui acord global și cuprinzător privind reducerile emisiilor de gaze cu efect de seră pentru perioada de după 2012, oferind un răspuns eficace, eficient și echitabil, la scara necesară pentru a face față provocărilor determinate de schimbările climatice. Consiliul European a sprijinit un obiectiv de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră ale UE cu 30 % față de nivelul anului 1990 până în 2020, ca o contribuție la încheierea unui acord global și cuprinzător pentru perioada de după 2012, cu condiția ca și alte țări dezvoltate să se angajeze să realizeze reduceri comparabile ale emisiilor, iar ca țările în curs de dezvoltare cu o economie mai avansată să contribuie în mod adecvat, conform responsabilităților și capacităților acestora. EU conduce în continuare negocierile privind un acord internațional ambițios care va realiza obiectivul de limitare a creșterii globale a temperaturii la 2 °C și este încurajată de progresele înregistrate în vederea atingerii acestui obiectiv în cadrul celei de-a treisprezecea sesiuni a Conferinței părților la UNFCCC organizată la Bali în decembrie 2007. UE va lua măsuri pentru a garanta că un astfel de acord global cuprinde măsuri de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră provenind din aviație și, în acest caz, Comisia ar trebui să analizeze care sunt modificările necesare la prezenta directivă întrucât se aplică operatorilor de aeronave.

<sup>(1)</sup> JO C 175, 27.7.2007, p. 47.<sup>(2)</sup> JO C 305, 15.12.2007, p. 15.<sup>(3)</sup> Avizul Parlamentului European din 13 noiembrie 2007 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial), Poziția comună a Consiliului din 18 aprilie 2008 și Poziția Parlamentului European din ... (nepublicată încă în Jurnalul Oficial). Decizia Consiliului din ...<sup>(4)</sup> JO L 275, 25.10.2003, p. 32. Directivă modificată prin Directiva 2004/101/CE (JO L 338, 13.11.2004, p. 18).<sup>(5)</sup> JO L 33, 07.2.1994, p. 11.

- (6) UNFCCC solicită tuturor părților să formuleze și să pună în aplicare programe naționale și, după caz, regionale, care să conțină măsuri de atenuare a schimbărilor climatice.
- (7) Protocolul de la Kyoto la UNFCCC, aprobat în numele Comunității Europene prin Decizia 2002/358/CE a Consiliului <sup>(1)</sup>, solicită țărilor dezvoltate să continue limitarea sau reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră nereglementate de Protocolul de la Montreal și care provin din aviație, prin intermediul Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI).
- (8) Deși Comunitatea nu este parte contractantă la Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională (Convenția de la Chicago) din 1994, toate statele membre sunt părți contractante la convenția în cauză și membre ale OACI. Statele membre continuă să susțină, în colaborare cu alte state membre ale OACI, activitatea de dezvoltare a măsurilor de combatere a impactului sectorului aviației asupra schimbărilor climatice, inclusiv a instrumentelor de piață. Cu ocazia celei de-a șasea 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 pus în aplicare în continuare. În consecință, Rezoluția A35-5 a celei de-a 35-a Adunări a OACI organizată în septembrie 2004 nu a propus un nou instrument juridic, dar, în schimb, a încurajat comercializarea deschisă a cotelor de emisie și posibilitatea ca statele să introducă emisii generate de aviația internațională în propriile sisteme de comercializare a emisiilor. Apendicele L la Rezoluția A36-22 a celei de-a 36-a Adunări a OACI organizată în septembrie 2007 îndeamnă statele contractante să nu pună în aplicare un sistem de comercializare a emisiilor în cazul operatorilor de aeronave ai altor state contractante, cu excepția situației în care există un acord reciproc între statele respective. Reamintind recunoașterea în mod expres de către Convenția de la Chicago a dreptului fiecărei părți contractante de a aplica în mod nediscriminatoriu actele cu putere de lege și actele administrative proprii aeronavelor tuturor statelor, statele membre ale Comunității Europene și cincisprezece alte state europene au exprimat o rezervă cu privire la această rezoluție și și-au rezervat dreptul ca, în temeiul Convenției de la Chicago, să adopte și să pună în aplicare măsuri bazate pe piață în mod nediscriminatoriu tuturor operatorilor de aeronave din toate statele care oferă servicii spre, din sau pe teritoriul lor.
- (9) Cel de-al șaselea Program de acțiune comunitară pentru mediu stabilit prin Decizia 1600/2002/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(2)</sup> prevedea determinarea și realizarea de către Comunitate a unor acțiuni specifice de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră provenind din aviație, în cazul în care, până în 2002, nu s-ar fi convenit asupra unei astfel de acțiuni în cadrul OACI. În concluziile sale din octombrie 2002, decembrie 2003 și octombrie 2004, Consiliul a invitat Comisia în repetate rânduri să propună măsuri de reducere a impactului transportului aerian internațional asupra schimbărilor climatice.
- (10) Pentru a obține reducerile substanțiale necesare, politicile și măsurile ar trebui puse în aplicare la nivel național și comunitar, în toate sectoarele economiei comunitare. În cazul în care impactul sectorului aviației asupra schimbărilor climatice continuă să crească în ritmul actual, acest lucru ar submina în mod semnificativ reducerile de emisii realizate în alte sectoare pentru combaterea efectelor schimbărilor climatice.
- (11) În comunicarea sa adresată Consiliului, Parlamentului European, Comitetului Economic și Social European și Comitetului Regiunilor intitulată „Reducerea impactului aviației asupra schimbărilor climatice” din 27 septembrie 2005, Comisia a evidențiat o strategie de reducere a impactului aviației asupra climei. În cadrul unui pachet exhaustiv de măsuri, această strategie propunea includerea sectorului aviației în sistemul comunitar de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră și prevedea crearea unui grup de lucru multilateral al părților interesate privind aviația, în cadrul celei de-a doua etape a Programului european privind schimbările climatice, care să ia în considerare moduri de includere a aviației în sistemul comunitar. În cadrul concluziilor sale din 2 decembrie 2005, Consiliul a admis că, din punct de vedere economic și al mediului, includerea sectorului aviației în sistemul comunitar pare cea mai bună soluție pe viitor, și a invitat Comisia să înainteze o propunere legislativă până la sfârșitul anului 2006. În rezoluția sa din 4 iulie 2006 privind reducerea impactului aviației asupra schimbărilor climatice <sup>(3)</sup>, Parlamentul European a admis că sistemul de comercializare a emisiilor ar putea face parte dintr-un pachet exhaustiv de măsuri privind combaterea impactului sectorului aviației asupra climei, cu condiția ca acesta să fie conceput într-un mod corespunzător.
- (12) Obiectivul modificărilor aduse Directivei 2003/87/CE prin prezenta directivă este de a reduce impactul asupra schimbărilor climatice atribuit aviației, prin includerea emisiilor care provin din activitățile de aviație în sistemul comunitar.
- (13) Operatorii de aeronave au controlul în modul cel mai direct asupra tipului de aeronavă folosit și asupra modului de operare a acesteia și, prin urmare, ar trebui să fie responsabili de respectarea obligațiilor impuse prin prezenta directivă, inclusiv obligația de a pregăti un plan de monitorizare și de a monitoriza și a raporta emisiile în conformitate cu acel plan. Un operator de aeronave 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 aeronavei nu este cunoscută,

<sup>(1)</sup> JOL 130, 15.5.2002, p. 1.

<sup>(2)</sup> JOL 242, 10.9.2002, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO C 303 E, 13.12.2006, p. 119.

proprietarul aeronavei ar trebui să fie considerat operatorul acesteia, cu excepția cazului în care dovedește care altă persoană a fost operatorul aeronavei.

- (14) Începând cu 2012, ar trebui să fie incluse emisiile provenite de la toate zborurile care aterizează și decolează de pe aerodromurile comunitare. Astfel, sistemul comunitar poate servi drept model pentru aplicarea comercializării emisiilor la nivel mondial. În cazul în care o țară terță adoptă măsuri în vederea reducerii impactului climatic al zborurilor către Comunitate, Comisia ar trebui să ia în considerare opțiunile disponibile pentru a asigura o interacțiune optimă între sistemul comunitar și măsurile din țara în cauză, după consultarea prealabilă a țării respective.
- (15) În conformitate cu principiul unei mai bune legiferări, anumite zboruri ar trebui excluse din acest sistem. Pentru a evita sarcini administrative disproporționate, operatorii de transport aerian comercial care efectuează în decursul a trei perioade consecutive de patru luni fiecare mai puțin de 243 de zboruri pe perioadă ar trebui excluși din sistem. Acest lucru ar fi în beneficiul companiilor aeriene care operează servicii cu frecvența scăzută care se încadrează în domeniul de aplicare al sistemului comunitar, inclusiv al companiilor aeriene din țări în curs de dezvoltare.
- (16) Aviația are un impact asupra climei la nivel global, datorită emisiilor de dioxid de carbon, de oxizi de azot, de vapori de apă și de particule de sulfat și de funingine. IPCC a estimat că impactul total al aviației este, în prezent, de două până la patru ori mai mare 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 impactul exclusiv al dioxidului de carbon. Cu toate acestea, niciuna 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 se bazează pe principiul precauției. Până la atingerea unor progrese viitoare ale științei, toate efectele negative ale sectorului aviației ar trebui abordate într-un mod cât mai cuprinzător cu putință. Emisiile de oxizi de azot vor fi abordate în cadrul unei alte legislații, care urmează să fie propusă de Comisie în 2008.
- (17) Pentru a evita denaturarea concurenței, ar trebui specificată o metodologie de alocare armonizată pentru determinarea cantității totale de cote care urmează să fie emise și pentru distribuirea cotelor către operatorii de aeronave. În conformitate cu normele care urmează să fie formulate de Comisie, o parte din cote va fi alocată prin licitație. Ar trebui să se prevadă o rezervă specială de cote pentru a asigura noilor operatori de aeronave accesul la piață și pentru a acorda asistență operatorilor de aeronave care înregistrează o creștere bruscă a numărului de tone-kilometru efectuate. Operatorii de aeronave care își încetează

activitatea ar trebui să primească în continuare cote până la încheierea perioadei pentru care li s-au alocat deja cote cu titlu gratuit.

- (18) Armonizarea deplină a părții de cote eliberate în mod gratuit tuturor operatorilor de aeronave care participă la sistem este adecvată pentru a le asigura acestora un mediu concurențial echitabil, întrucât toate operațiunile fiecărui operator de aeronave spre, din și pe teritoriul UE vor fi reglementate de un singur stat membru și de dispozițiile privind nediscriminarea din acordurile bilaterale cu țările terțe privind serviciile aeriene.
- (19) Aviația contribuie la impactul global al activităților umane asupra schimbărilor climatice și impactul asupra mediului al emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din aviație poate fi atenuat prin măsuri privind schimbările climatice în UE și în țările terțe și prin finanțarea cercetării și a dezvoltării în vederea limitării și a adaptării acestui impact. În conformitate cu principiul subsidiarității, deciziile privind chestiunile legate de cheltuielile publice naționale intră în competența statelor membre. Fără a aduce atingere acestui lucru, veniturile obținute în urma licităților cotelor, sau o sumă echivalentă acolo unde se impun principii bugetare superioare ale unui stat membru, precum principiile unității și universalității, ar trebui să fie utilizate în scopul reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră, al adaptării la impactul schimbărilor climatice în UE și în țările terțe, al finanțării lucrărilor de cercetare și de dezvoltare în vederea atenuării schimbărilor climatice și a adaptării la acestea și pentru acoperirea costurilor de administrare a sistemului. De asemenea, ar putea fi incluse măsuri de încurajare a transportului care are un impact redus asupra mediului. Veniturile obținute în urma licitației ar trebui afectate în mod special finanțării contribuțiilor la Fondul mondial pentru eficiență energetică și energii regenerabile, precum și măsurilor de evitare a despăduririi și de facilitare a adaptării în țările în curs de dezvoltare. Dispozițiile prezentei directive referitoare la utilizarea veniturilor nu ar trebui să aducă atingere niciunei decizii privind destinația veniturilor rezultate din licitarea cotelor în contextul mai larg al revizuirii generale a Directivei 2003/87/CE.
- (20) Dispozițiile privind utilizarea fondurilor obținute în urma licitației ar trebui notificate Comisiei. O astfel de notificare nu scutește statele membre de obligația prevăzută la articolul 88 alineatul (3) din tratat de a notifica anumite măsuri naționale. Prezenta directivă nu ar trebui să aducă atingere rezultatului oricăror proceduri viitoare privind ajutoarele de stat care ar putea fi întreprinse în temeiul articolelor 87 și 88 din tratat.
- (21) Pentru a spori rentabilitatea sistemului, operatorii de aeronave ar trebui să poată recurge, până la o anumită limită armonizată, la reduceri de emisii certificate (CER) și unități de reducere a emisiilor (ERU) din activitățile de proiectare, pentru a-și îndeplini obligațiile de restituire a cotelor. Folosirea CER și ERU ar trebui să fie compatibilă cu criteriile de acceptare privind utilizarea în cadrul sistemului de comercializare stabilit de prezenta directivă.

- (22) Pentru a reduce sarcinile administrative ale operatorilor de aeronave, un singur stat membru ar trebui să fie responsabil pentru fiecare operator de aeronavă. Fiecare stat membru ar trebui să se asigure că operatorii de aeronave care au obținut o licență de operare în statul respectiv, sau operatorii care nu dispun de licență de operare sau operatorii din țări terțe ale căror emisii, într-un an de referință, pot fi atribuite în mare măsură statului membru respectiv, îndeplinesc cerințele prezentei directive. În cazul în care un operator de aeronave nu respectă cerințele prezentei directive și statul membru de administrare nu a reușit prin alte măsuri de punere în executare să asigure respectarea acestora, statele membre ar trebui să acționeze solidar. Statul membru de administrare ar trebui, prin urmare, să poată solicita Comisiei să decidă, în ultimă instanță, impunerea unei interdicții de operare la nivel comunitar în privința operatorului de aeronave respectiv.
- (23) Pentru a păstra integritatea sistemului de contabilizare a sistemului comunitar, având în vedere faptul că emisiile provenite din aviația internațională nu sunt integrate în angajamentele statelor membre în conformitate cu Protocolul de la Kyoto, cotele alocate sectorului aviației ar trebui să fie folosite numai pentru a îndeplini obligațiile operatorilor de aeronave de a restitui cote în conformitate cu prezenta directivă.
- (24) Pentru a păstra integritatea sistemului din punct de vedere a protecției mediului, unitățile restituite de către operatorii de aeronave ar trebui să fie luate în considerare numai pentru obiectivele de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră care țin cont de aceste emisii.
- (25) 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.
- (26) Dispozițiile sistemului comunitar privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor, precum și sancțiunile aplicabile operatorilor, ar trebui să se aplice, de asemenea, și operatorilor de aeronave.
- (27) Comisia ar trebui să reexamineze modul de funcționare al Directivei 2003/87/CE în ceea ce privește activitățile de aviație, având în vedere experiența dobândită în aplicarea sa și ar trebui să raporteze apoi Parlamentului European și Consiliului.
- (28) Reexaminarea funcționării Directivei 2003/87/CE în ceea ce privește activitățile de aviație ar trebui să țină seama de dependența structurală față de aviație a țărilor care nu dețin alte mijloace de transport adecvate și comparabile, care depind, prin urmare, în mod deosebit de transportul aerian și în care sectorul turismului reprezintă o componentă importantă a PIB-ului. O atenție specială ar trebui acordată măsurilor destinate atenuării sau chiar eliminării oricărui tip de dificultăți legate de accesibilitate și de competitivitate în regiunile ultraperiferice, astfel cum este menționat la articolul 299 alineatul (2) din tratat și a dificultăților referitoare la obligațiile de serviciu public legate de punerea în aplicare a prezentei directive.
- (29) Întrucât declarația ministerială privind aeroportul Gibraltar, adoptată la Cordoba la 18 septembrie 2006, în cadrul primei reuniuni ministeriale a Forumului de dialog privind Gibraltarul, va înlocui declarația comună privind aeroportul făcută la Londra la 2 decembrie 1987, și se va considera că respectarea deplină a acesteia înseamnă respectarea declarației ministeriale din 1987.
- (30) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive ar trebui 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 <sup>(1)</sup>.
- (31) Comisia ar trebui, în special, să fie împuternicită să adopte măsuri privind licitarea cotelor care nu trebuie eliberate cu titlu gratuit, să adopte norme detaliate în privința modului de funcționare a rezervei speciale pentru anumiți operatori de aeronave și în privința procedurilor referitoare la solicitările adresate Comisiei pentru ca aceasta să decidă privind impunerea unei interdicții de operare în privința unui operator de aeronave și să modifice activitățile de aviație prevăzute în anexa I, în cazul în care o țară terță introduce măsuri de reducere a impactului sectorului aviației asupra schimbărilor climatice. Deoarece respectivele măsuri au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, printre altele prin completarea acesteia cu noi elemente neesențiale, aceste măsuri trebuie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.
- (32) Deoarece obiectivul prezentei directive nu poate fi realizat de către statele membre în mod satisfăcător și, prin urmare, datorită dimensiunii și efectelor acțiunii propuse, poate fi realizat mai bine la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în respectivul articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.
- (33) În conformitate cu punctul (34) din Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare <sup>(2)</sup>, statele membre sunt încurajate să elaboreze, pentru sine și în interesul Comunității, propriile tabele care, pe cât posibil, să ilustreze corespondența între directivă și măsurile de transpunere, și să le facă publice.
- (34) Prin urmare, Directiva 2003/87/CE ar trebui modificată în consecință.

<sup>(1)</sup> JO L 184, 17.7.1999, p. 23. Decizie modificată prin Decizia 2006/512/CE (JO L 200, 22.7.2006, p. 11).

<sup>(2)</sup> JO C 321, 31.12.2003, p. 1.

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

și 2006, provenite de la aeronavele care efectuează o activitate de aviație menționată în anexa I;”.

#### Articolul 1

### Modificări la Directiva 2003/87/CE

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

1. Înainte de articolul 1 se introduce următorul titlu:

„CAPITOLUL I

#### Dispoziții generale”.

2. La articolul 2, se adaugă următorul alineat:

„(3) Aplicarea prezentei directive în cazul aeroportului Gibraltar nu aduce atingere poziției juridice a Regatului Spaniei și, respectiv, a Regatului Unit cu privire la diferendul lor referitor la suveranitatea asupra teritoriului pe care este situat aeroportul.”.

3. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

(a) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) «emisii» înseamnă eliberarea în atmosferă de gaze cu efect de seră din surse aparținând unei instalații sau eliberarea de către o aeronavă care efectuează o activitate de aviație menționată în anexa I, a gazelor specificate în cadrul respectivei activități”;

(b) se adaugă următoarele litere:

„(o) «operator de aeronave» înseamnă persoana care operează o aeronavă în momentul în care efectuează o activitate de aviație menționată în anexa I sau, în cazul în care respectiva persoană nu este cunoscută sau identificată de proprietarul aeronavei, proprietarul aeronavei;

(p) «operator de transport aerian comercial» înseamnă un operator care, în schimbul unei remunerații, oferă publicului servicii de transport aerian regulate sau neregulate pentru transportul pasagerilor, al mărfurilor sau al poștei;

(q) «stat membru de administrare» înseamnă statul membru care răspunde de administrarea sistemului comunitar în ceea ce privește un operator de aeronave, în conformitate cu articolul 18a;

(r) «emisii din aviație atribuite» înseamnă emisiile ce provin de la toate zborurile care se încadrează în activitățile de aviație menționate în anexa I care pleacă de pe un aerodrom situat pe teritoriul unui stat membru și de la zborurile care sosesc pe un astfel de aerodrom dintr-o țară terță;

(s) «emisii istorice din aviație» înseamnă media emisiilor anuale din anii calendaristici 2004, 2005

4. După articolul 3 se introduce următorul capitol:

#### „CAPITOLUL II

#### Aviație

##### Articolul 3a

#### Domeniul de aplicare a capitolului II

Dispozițiile prezentului capitol se aplică alocării și eliberării de cote pentru activitățile de aviație menționate în anexa I.

##### Articolul 3b

#### Activitățile de aviație

Până la ... (\*) Comisia, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 23 alineatul (2), elaborează linii directoare privind interpretarea în detaliu a activităților de aviație menționate în anexa I, mai ales în privința zborurilor asociate misiunilor de căutare și salvare, a zborurilor de stingere a incendiilor, a zborurilor umanitare, a zborurilor serviciilor medicale de urgență și a zborurilor efectuate de operatori de transport aerian comercial care efectuează de-a lungul a trei perioade consecutive de patru luni mai puțin de 243 de zboruri pe perioadă.

##### Articolul 3c

#### Cantitatea totală de cote pentru aviație

(1) În perioada 1 ianuarie 2012-31 decembrie 2012, cantitatea totală de cote care urmează să fie alocată operatorilor de aeronave este echivalentă cu 100 % din emisiile istorice din aviație.

(2) În perioada menționată la articolul 11 alineatul (2), care începe la 1 ianuarie 2013, și, dacă nu există nicio modificare în urma revizuirii menționate la articolul 30 alineatul (4), pentru fiecare perioadă ulterioară, cantitatea totală de cote care urmează să fie alocată operatorilor de aeronave este echivalentă cu 100 % din suma emisiilor istorice din aviație, înmulțită cu numărul de ani din perioada în cauză.

(3) Comisia revizuieste cantitatea totală de cote care urmează să fie alocată operatorilor de aeronave în conformitate cu articolul 30 alineatul (4).

(4) Până la ... (\*), Comisia decide cu privire la emisiile istorice din aviație, pe baza celor mai fiabile date disponibile, inclusiv a estimărilor bazate pe informații privind traficul real. Respectiva decizie va fi evaluată în cadrul comitetului menționat la articolul 23 alineatul (1).

(\*) Șase luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

*Articolul 3d***Metoda de alocare prin licitație a cotelor pentru aviație**

(1) Un procentaj de 10 % din cote este supus licitației în perioada menționată la articolul 3c alineatul (1).

(2) Pentru perioadele ulterioare, procentajul care urmează a fi licitat, menționat la alineatul (1), poate fi mărit, în cadrul revizuirii generale a prezentei directive.

(3) Se adoptă 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) și (2) din prezentul articol sau cu articolul 3f alineatul (8). Numărul de cote care urmează să fie licitate în fiecare perioadă de către fiecare stat membru este proporțional cu partea ce îi revine statului în cauză din cantitatea totală de emisii atribuite aviației pentru toate statele membre, pentru anul de referință, comunicate în conformitate cu articolul 14 alineatul (3) și verificate în conformitate cu articolul 15. Pentru perioada menționată la articolul 3c alineatul (1), anul de referință este 2010, iar pentru fiecare perioadă ulterioară menționată la articolul 3c, anul de referință este anul calendaristic care se încheie cu 24 luni înainte de începerea perioadei care face obiectul licitației.

Regulamentul respectiv, destinat să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 23 alineatul (3).

(4) Statelor membre le revine sarcina de a determina destinația veniturilor obținute în urma licitării cotelor. Aceste venituri ar trebui să fie utilizate pentru a face față schimbărilor climatice în UE și în țările terțe și pentru a acoperi cheltuielile statului membru de administrare efectuate în legătură cu prezenta directivă.

(5) Informațiile furnizate Comisiei în temeiul prezentei directive nu eliberează statele membre de obligația de notificare prevăzută la articolul 88 alineatul (3) din tratat.

*Articolul 3e***Alocarea și emiterea de cote pentru operatorii de aeronave**

(1) Pentru fiecare perioadă menționată la articolul 3c, fiecare operator de aeronave poate solicita atribuirea unor cote destinate să fie alocate cu titlu gratuit. O cerere poate fi efectuată prin prezentarea către autoritatea competentă din statul membru de administrare a datelor verificate tonă-kilometru pentru activitățile de aviație enumerate în anexa I și efectuate de operatorul de aeronave în cauză pentru anul monitorizat. În sensul prezentului articol, anul monitorizat este anul calendaristic care se încheie cu douăzeci și patru de luni înainte de începutul perioadei la care se referă, în conformitate cu anexele IV și V, sau 2010, în ceea ce privește perioada menționată la articolul 3c

alineatul (1). Orice cerere se efectuează cu cel puțin douăzeci și una de luni înainte de începerea perioadei la care se referă sau până la 31 martie 2011, în ceea ce privește perioada menționată la articolul 3c alineatul (1).

(2) Cu cel puțin optsprezece luni înainte de începerea perioadei pentru care se depune cererea, sau în ceea ce privește perioada prevăzută la articolul 3c alineatul (1), până la 30 iunie 2011, statele membre prezintă Comisiei cererile primite în temeiul alineatului (1).

(3) Cu cel puțin cincisprezece luni înainte de începerea fiecărei perioade menționate la articolul 3c alineatul (2), sau, în ceea ce privește perioada menționată la articolul 3c alineatul (1), până la 30 septembrie 2011, Comisia calculează și adoptă o decizie prin care stabilește:

- (a) cantitatea totală de cote care urmează să fie alocată pentru perioada respectivă, în conformitate cu articolul 3c;
- (b) numărul de cote care urmează să fie licitat pentru perioada în cauză, în conformitate cu articolul 3d;
- (c) numărul de cote din rezerva specială a operatorilor de aeronave pentru perioada respectivă, în conformitate cu articolul 3f alineatul (1);
- (d) numărul de cote ce vor fi alocate cu titlu gratuit în perioada respectivă prin scăderea numărului de cote menționate la literele (b) și (c) din cantitatea totală de cote stabilite în temeiul literei (a); și
- (e) 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 (e), exprimat în cote per tonă-kilometru, se calculează prin împărțirea numărului de cote menționate la litera (d) 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 temeiul alineatului (3), fiecare stat membru de administrare calculează și publică:

- (a) numărul total de cote alocate, pentru perioada respectivă, fiecărui operator de aeronavă a cărui cerere a prezentat-o Comisiei în conformitate cu alineatul (2), calculat prin înmulțirea datelor tonă-kilometru din cerere cu indicatorul menționat la alineatul (3) litera (e); și
- (b) cotele alocate fiecărui operator de aeronave pentru fiecare an, care se stabilesc prin împărțirea numărului total de cote alocate pentru perioada respectivă, calculat în conformitate cu litera (a), la numărul de ani din perioada în care operatorul de aeronave respectiv îndeplinește o activitate de aviație specificată în anexa I.

(5) Până la 28 februarie 2012 și, ulterior, până la data de 28 februarie a fiecărui an, autoritatea competentă a statului membru de administrare eliberează, pentru fiecare operator de aeronave, un număr de cote alocate respectivului operator pentru anul respectiv în temeiul prezentului articol sau al articolului 3f.

#### Articolul 3f

#### Rezervă specială pentru anumiți operatori de aeronave

(1) Pentru fiecare perioadă menționată în articolul 3c alineatul (2), 3 % din cantitatea totală de cote care urmează să fie alocată se atribuie unei rezerve speciale pentru operatorii de aeronave:

(a) care încep desfășurarea unei activități de aviație care se încadrează în anexa I după anul de monitorizare pentru care datele tonă-kilometru au fost prezentate în conformitate cu articolul 3e alineatul (1) în privința unei perioade menționate la articolul 3c alineatul (2); fie

(b) ale căror date tonă-kilometru cresc anual în medie cu peste 18 % între anul de monitorizare pentru care au fost prezentate datele tonă-kilometru în conformitate cu articolul 3e alineatul (1) pentru perioada menționată la articolul 3c alineatul (2) și al doilea an calendaristic al acelei perioade; și

(c) a căror activitate prevăzută la litera (a) sau a căror activitate suplimentară în conformitate cu litera (b) nu este o continuare integrală sau parțială a unei activități de aviație desfășurate anterior de un alt operator de aeronave.

(2) Un operator de aeronave care este eligibil în temeiul alineatului (1) poate solicita alocarea cu titlu gratuit a unor cote din rezerva specială prin depunerea unei cereri la autoritatea competentă din statul său membru de administrare. Orice cerere se depune până la 30 iunie în cel de-al treilea an al perioadei menționate la articolul 3c alineatul (2) la care se referă.

(3) O cerere în temeiul alineatului (2):

(a) include datele verificate tonă-kilometru în conformitate cu anexele IV și V pentru activitățile de aviație menționate în anexa I efectuate de operatorul de aeronave în al doilea an calendaristic al perioadei menționate la articolul 3c alineatul (2) la care se referă cererea;

(b) furnizează dovezi privind îndeplinirea criteriilor de eligibilitate prevăzute la alineatul (1); precum și

(c) în cazul operatorilor de aeronave care se încadrează la alineatul 1 litera (b), atestă:

(i) creșterea procentajului în tone-kilometru realizată de operatorul de aeronave între anul de monitorizare pentru care datele tone-kilometru au fost prezentate în conformitate cu articolul 3e alineatul (1) cu privire la o perioadă menționată la articolul 3c alineatul (2) și al doilea an calendaristic al acelei perioade;

(ii) creșterea absolută în tone-kilometru realizată de operatorul de aeronave între anul de monitorizare pentru care datele tone-kilometru au fost prezentate în conformitate cu articolul 3e alineatul (1) cu privire la o perioadă menționată la articolul 3c alineatul (2) și al doilea an calendaristic al acelei perioade; precum și

(iii) creșterea absolută în tone-kilometru realizată de acel operator de aeronave între anul de monitorizare pentru care datele tone-kilometru au fost prezentate în conformitate cu articolul 3e alineatul (1) cu privire la o perioadă menționată la articolul 3c alineatul (2) și al doilea an calendaristic al acelei perioade care depășește procentajul precizat la alineatul (1) litera (b).

(4) Cel târziu după 6 luni de la termenul prevăzut pentru prezentarea cererilor în conformitate cu alineatul (2), statele membre înaintează Comisiei cererile primite în temeiul aceluși alineat.

(5) Cel târziu după douăsprezece luni de la termenul prevăzut pentru prezentarea cererilor în temeiul alineatului (2), Comisia decide care este indicatorul care va fi utilizat pentru alocarea cotelor cu titlu gratuit operatorilor de aeronave ale căror cereri au fost trimise Comisiei în conformitate cu alineatul (4).

Sub rezerva alineatului (6), indicatorul este calculat prin împărțirea numărului de cote din rezerva specială la suma:

(a) datelor tonă-kilometru, în cazul operatorilor de aeronave care se încadrează la alineatul (1) litera (a), incluse în cererile trimise Comisiei în conformitate cu alineatul (3) litera (a) și cu alineatul (4); precum și

(b) creșterea absolută în tone-kilometru care depășește procentajul menționat la alineatul (1) litera (b) în cazul operatorilor de aeronave care se încadrează la alineatul (1) litera (b) incluse în cererile trimise Comisiei în conformitate cu alineatul (3) litera (c) punctul (iii) și cu alineatul (4).

(6) Calcularea indicatorului menționat la alineatul (5) nu are drept rezultat o alocare anuală per tonă-kilometru mai mare decât alocarea anuală per tonă-kilometru operatorilor de aeronave în conformitate cu articolul 3e alineatul (4).

(7) În termen de trei luni de la data la care Comisia adoptă o decizie în conformitate cu alineatul (5), fiecare stat membru de administrare calculează și publică:

(a) alocarea cotelor din rezerva specială fiecărui operator de aeronave a cărui cerere a fost trimisă Comisiei în conformitate cu alineatul (4). Această alocare este calculată prin înmulțirea indicatorului menționat la alineatul (5) cu:

(i) în cazul unui operator de aeronave care se încadrează la alineatul (1) litera (a), datele tonă-kilometru incluse în cererea trimisă Comisiei în conformitate cu alineatul (3) litera (a) și alineatul (4);

- (ii) în cazul unui operator de aeronave care se încadrează la alineatul (1) litera (b), creșterea absolută în tone-kilometru care depășește procentajul precizat la alineatul (1) litera (b) care figurează în cererea trimisă Comisiei în conformitate cu alineatul (3) litera (c) punctul (iii) și cu alineatul (4); precum și

(b) cotele alocate fiecărui operator de aeronave pentru fiecare an, care se stabilesc prin împărțirea alocării de cote prevăzute la litera (a) la numărul de ani calendaristici compleți rămași din perioada menționată la articolul 3c alineatul (2) la care se referă alocarea.

(8) Cotele nealocate din rezerva specială sunt supuse licitației de statele membre.

(9) Comisia poate stabili norme detaliate în ceea ce privește utilizarea rezervei speciale în conformitate cu acest articol, inclusiv evaluarea respectării criteriilor de eligibilitate prevăzute la alineatul (1). Aceste măsuri, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 23 alineatul (3).

#### Articolul 3g

#### Planuri de monitorizare și de raportare

Statul membru de administrare se asigură că fiecare operator de aeronave prezintă autorității competente din statul respectiv un plan de monitorizare care să stabilească măsuri de monitorizare și de raportare a emisiilor și a datelor tonă-kilometru în scopul efectuării unei cereri în temeiul articolului 3e și că aceste planuri sunt aprobate de autoritatea competentă în conformitate cu liniile directoare adoptate în temeiul articolului 14.”.

5. Se introduc următorul titlu și următorul articol:

#### „CAPITOLUL III

#### Instalații staționare

#### Articolul 3h

#### Domeniul de aplicare

Dispozițiile prezentului capitol se aplică autorizațiilor de emisii de gaze cu efect de seră și alocării și emiterii de cote pentru activitățile enumerate în anexa I, altele decât activitățile de aviație.”.

6. La articolul 6 alineatul (2), litera (e) se înlocuiește cu următorul text:

„(e) obligația de a restitui cote, altele decât cotele eliberate în temeiul capitolului II, care corespund emisiilor totale ale instalației în fiecare an calendaristic, conform verifi-

cărilor efectuate în conformitate cu articolul 15, în termen de patru luni de la sfârșitul anului în cauză.”.

7. Următorul titlu se introduce după articolul 11:

#### „CAPITOLUL IV

#### Dispoziții aplicabile aviației și instalațiilor staționare”.

8. La articolul 11a se introduce următorul alineat:

„(1a) Sub rezerva alineatului (3), pe parcursul fiecăreia dintre perioadele menționate la articolul 3c, statele membre permit fiecărui operator de aeronave să folosească CER și ERU din activitățile de proiectare. Pe parcursul perioadei menționate la articolul 3c alineatul (1), operatorii de aeronave pot folosi CER și ERU, până la 15 % din numărul de cote pe care trebuie să le restituie în temeiul articolului 12 alineatul (2a).

În ceea ce privește perioadele următoare, procentajul este stabilit în conformitate cu procedura privind determinarea utilizării CER și ERU din activitățile de proiectare, în cadrul revizuirii prezentei directive și luând în considerare evoluția regimului internațional privind schimbările climatice.

Comisia publică acest procent cu cel puțin șase luni înainte de începerea fiecărei perioade menționate la articolul 3c.”.

9. La articolul 11b alineatul (2), termenul „instalații” se înlocuiește cu termenul „activități”.

10. Articolul 12 se modifică după cum urmează:

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

(b) se introduce următorul alineat:

„(2a) Statele membre de administrare 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 aviație menționate în anexa I pentru care este considerat operator de aeronave, potrivit verificării efectuate în conformitate cu articolul 15. Statele membre se asigură că, ulterior, cotele restituite în temeiul prezentului alineat sunt anulate;”

(c) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Statele membre se asigură că, până la data de 30 aprilie a fiecărui an, operatorul fiecăreia instalații restituie un număr de cote, altele decât cotele emise în temeiul capitolului II, egal cu totalul emisiilor instalației în cauză pe parcursul anului calendaristic anterior, conform verificării efectuate în conformitate cu articolul 15, și că acestea sunt ulterior anulate.”.



11. La articolul 13 alineatul (3), „articolul 12 alineatul (3)” se înlocuiește cu „articolul 12 alineatele (2a) sau (3)”.

12. Articolul 14 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1) prima frază:

(i) după „activitățile în cauză” se introduc cuvintele „și a datelor tonă-kilometru în scopul unei cereri depuse în temeiul articolelor 3e sau 3f”;

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

(b) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Statele membre se asigură că fiecare operator sau operator de aeronave raportează autorității competente emisiile produse în cursul fiecărui an calendaristic de instalația în cauză, sau, de la 1 ianuarie 2010, de aeronava pe care o operează, după încheierea anului respectiv, în conformitate cu liniile directoare.”

13. Articolul 15 se modifică după cum urmează:

„Articolul 15

#### Verificarea

Statele membre se asigură că rapoartele prezentate de operatori și de operatorii de aeronave în temeiul articolului 14 alineatul (3) sunt verificate în conformitate cu criteriile prevăzute în anexa V și cu orice norme detaliate adoptate de Comisie în conformitate cu prezentul articol și că autoritatea competentă este informată în acest sens.

Statele membre se asigură că un operator sau un operator de aeronave al cărui raport nu a fost considerat satisfăcător în urma verificării efectuate în conformitate cu criteriile prevăzute în anexa V și cu orice norme detaliate adoptate de Comisie în conformitate cu prezentul articol până la data de 31 martie a fiecărui an pentru emisiile din anul anterior, nu mai poate transfera cote decât după ce un raport al operatorului sau al operatorului de aeronave în cauză este considerat satisfăcător în urma verificării.

Comisia poate adopta norme detaliate privind verificarea rapoartelor prezentate de operatorii de aeronave în temeiul articolului 14 alineatul (3) și a cererilor depuse în temeiul articolelor 3e și 3f, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 23 alineatul (2).”

14. Articolul 16 se modifică după cum urmează:

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

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

„(2) Statele membre asigură publicarea numelor operatorilor și ale operatorilor de aeronave care încalcă

cerințele privind restituirea unui număr suficient de cote în temeiul prezentei directive.

(3) Statele membre se asigură că oricărui operator sau operator de aeronave care nu restituie, până la data de 30 aprilie a fiecărui an, cote suficiente pentru a-și acoperi emisiile din anul anterior i se aplică o penalitate pentru exces de emisii. Penalitatea pentru exces de emisii este de 100 EUR pentru echivalentul a fiecărei tone de dioxid de carbon emise pentru care operatorul sau operatorul de aeronave nu a restituit cotele. Plata penalității pentru exces de emisii nu exonerează operatorul sau operatorul de aeronave de obligația de a restitui un număr de cote egal cu depășirea respectivă de emisii, la restituirea cotelor pentru următorul an calendaristic.”;

(c) se adaugă următoarele alineate:

„(5) În cazul în care un operator de aeronave nu respectă cerințele prezentei directive și nu s-a putut asigura respectarea acestor cerințe prin alte măsuri de punere în executare, statul său membru de administrare poate solicita Comisiei să decidă impunerea unei interdicții de operare operatorului de aeronave respectiv.

(6) Orice cerere a unui stat membru de administrare în conformitate cu alineatul (5) include:

(a) dovada neîndeplinirii de către operatorul de aeronave a obligațiilor care îi revin în temeiul prezentei directive;

(b) detalii privind măsurile de punere în executare întreprinse de către statul membru respectiv;

(c) o justificare a impunerii interdicției de operare la nivel comunitar; precum și

(d) o recomandare privind domeniul de aplicare a unei interdicții de operare la nivel comunitar și orice condiții care ar trebui să se aplice.

(7) În cazurile în care solicitările menționate la alineatul (5) sunt adresate Comisiei, Comisia informează celelalte state membre (prin intermediul reprezentanților lor în comitetul menționat la articolul 23 alineatul (1) în conformitate cu procedurile prevăzute în regulamentul de procedură al comitetului).

(8) Adoptarea unei decizii ca urmare a unei cereri în temeiul alineatului (5) este precedată, după caz și dacă este posibil, de consultări cu autoritățile responsabile de supravegherea reglementară a operatorului de aeronave în cauză. În măsura posibilului, consultările sunt organizate în comun de către Comisie și statele membre.

(9) Atunci când Comisia analizează dacă să adopte o decizie ca urmare a unei cereri în temeiul alineatului (5), aceasta comunică operatorului de aeronave în cauză elementele de fapt esențiale și considerentele care au stat la baza deciziei sale. Operatorului de aeronave în cauză i se dă posibilitatea de a prezenta Comisiei observații în scris, în termen de 10 zile lucrătoare de la data comunicării.

(10) La solicitarea unui stat membru, Comisia poate adopta o decizie de impunere a unei interdicții de operare operatorului de aeronave în cauză, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 23 alineatul (2).

(11) Fiecare stat membru pune în aplicare pe teritoriul propriu toate deciziile adoptate în temeiul alineatului (10). Acestea informează Comisia cu privire la toate măsurile întreprinse pentru punerea în aplicare a deciziilor respective.

(12) Atunci când este cazul, se stabilesc norme detaliate cu privire la procedurile menționate în prezentul articol. Respectivile măsuri, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 23 alineatul (3)."

15. Se introduc următoarele articole:

„Articolul 18a

#### **Statul membru de administrare**

(1) Statul membru de administrare este pentru un operator de aeronave:

(a) în cazul unui operator de aeronave cu o licență de operare valabilă, acordată de un stat membru în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind licențele transportatorilor aerieni (\*), statul membru care a acordat licența de operare operatorului în cauză; și

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

(2) În cazul în care, în primii doi ani ai oricăreia dintre perioadele menționate la articolul 3c, niciuna dintre emisiile din aviație rezultate din zborurile efectuate de către un operator de aeronave care se încadrează la alineatul (1) litera (b) din 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 cantitatea cea mai mare de emisii estimate atribuite aviației provenind din zborurile efectuate de către respectivul operator de aeronave în cursul primilor doi ani ai perioadei anterioare.

(3) Pe baza celor mai fiabile informații disponibile, Comisia:

(a) publică, înainte de 1 februarie 2009, o listă a operatorilor de aeronave care au efectuat o activitate de aviație menționată în anexa I la 1 ianuarie 2006 sau după această dată, specificând statul membru de administrare pentru fiecare operator de aeronave, în conformitate cu alineatul (1); și

(b) actualizează această listă, înainte de data de întâi februarie a fiecărui an ulterior, pentru a include operatorii de aeronave care au întreprins ulterior o activitate de aviație menționată în anexa I.

(4) În sensul alineatului (1), «an de referință» înseamnă, în ceea ce privește un operator de aeronave care a început să își desfășoare 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.

Articolul 18b

#### **Asistență din partea Eurocontrol**

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

(\*) JO L 240, 24.8.1992, p. 1.”

16. Articolul 19, alineatul (3) se modifică după cum urmează:

(a) ultima frază se înlocuiește cu următorul text:

„Respectivul regulament include, de asemenea, dispoziții privind utilizarea și identificarea CER și ERU în sistemul comunitar și privind monitorizarea nivelului respectivei utilizări, precum și dispoziții prin care să se ia în considerare includerea activităților de aviație în sistemul comunitar.”;

(b) se adaugă următorul paragraf:

„Regulamentul privind un sistem standardizat și securizat de registre garantează faptul că CER, ERU și cotele restituite de operatorii de aeronave sunt transferate numai în conturile de retragere ale statelor membre pentru prima perioadă de angajament din cadrul Protocolului de la Kyoto, în măsura în care respectivele cote, CER și ERU corespund emisiilor incluse în totalurile naționale ale inventarelor naționale ale statelor membre pentru perioada respectivă.”.

17. La articolul 23, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8.”.

18. Se introduce următorul articol:

„Articolul 25a

**Măsuri adoptate de țările terțe pentru a reduce impactul aviației asupra schimbărilor climatice**

(1) În cazul în care o țară terță adoptă măsuri de reducere a impactului pe care îl au asupra schimbărilor climatice zborurile care decolează din țara în cauză și aterizează pe teritoriul Comunității, Comisia, după consultarea țării terțe și a statelor membre în cadrul comitetului menționat la articolul 23 alineatul (1), analizează opțiunile disponibile pentru a asigura o interacțiune optimă între sistemul comunitar și măsurile dispuse de țara în cauză.

După caz, Comisia poate adopta modificări pentru a exclude zborurile care sosesc din țara terță în cauză din activitățile de aviație enumerate în anexa I sau pentru a prevedea orice alte modificări la activitățile de aviație enumerate în anexa I care sunt impuse de un acord încheiat în conformitate cu al patrulea paragraf. Respectivă măsuri, destinate să modifice elementele neesențiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 23 alineatul (3).

Comisia poate propune Parlamentului European și Consiliului oricare alte modificări la prezenta directivă.

După caz, Comisia poate face recomandări Consiliului în conformitate cu articolul 300 alineatul (1) din tratat privind începerea negocierilor în vederea încheierii unui acord cu țara terță în cauză.

(2) Comunitatea și statele membre continuă să depună eforturi pentru a se ajunge la un acord cu privire la măsurile globale de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră provenind din aviație. Din perspectiva unui astfel de acord, Comisia analizează dacă sunt necesare modificări la prezenta directivă, luând în considerare că aceasta se aplică operatorilor de aeronave.”

19. Articolul 28 se modifică după cum urmează:

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

„(b) care să fie responsabil de restituirea de cote, altele decât cele emise în temeiul capitolului II, egale cu emisiile totale din instalațiile asociate, prin derogare de la articolul 6 alineatul (2) litera (e) și articolul 12 alineatul (3) și”

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

„(4) Administratorul este supus sancțiunilor aplicabile pentru încălcarea cerințelor de restituire a unei cantități suficiente de cote, altele decât cele emise în temeiul capitolului II, care să acopere emisiile totale din

instalațiile asociate, prin derogare de la articolul 16 alineatele (2), (3) și (4).”

20. La articolul 30, se adaugă următorul alineat:

„(4) Până la 1 iunie 2015, pe baza monitorizării și experienței dobândite în aplicarea prezentei directive, Comisia revizuieste funcționarea prezentei directive în ceea ce privește activitățile de aviație menționate în anexa I și, dacă este cazul, poate înainta propuneri. Comisia are în vedere în special:

- (a) implicațiile și impactul prezentei directive asupra funcționării globale a sistemului comunitar;
- (b) funcționarea pieței cotelor pentru aviație și în special orice posibile perturbări ale pieței;
- (c) eficiența sistemului comunitar din punctul de vedere al protecției mediului și nivelul până la care ar trebui să fie redusă cantitatea totală a cotelor ce urmează să fie alocată operatorilor de aeronave conform articolului 3c, în funcție de obiectivele globale ale UE în ce privește reducerea emisiilor;
- (d) impactul sistemului comunitar asupra sectorului aviației;
- (e) continuarea rezervei speciale destinate operatorilor de aeronave, luând în considerare posibila convergență a ratei de creștere din industrie;
- (f) impactul sistemului comunitar asupra dependenței structurale de transportul aerian specifică regiunilor insulare, a celor fără ieșire la mare și a regiunilor periferice ale Comunității;
- (g) eventuala necesitate a includerii unui sistem de acces selectiv în vederea facilitării comercializării cotelor între operatorii de aeronave și operatorii de instalații, asigurându-se în același timp faptul că nicio tranzacție nu va avea ca rezultat un transfer net al cotelor de la operatorii de aeronave către operatorii de instalații;
- (h) impactul pragurilor de excludere astfel cum sunt menționate la anexa I în termeni de masă maximă autorizată la decolare și de numărul de zboruri efectuate de un operator de aeronave pe an; și
- (i) impactul exceptării din sistem a anumitor zboruri efectuate în cadrul obligațiilor de serviciu public impuse în conformitate cu Regulamentul (CEE) 2408/92 din 23 iulie 1992 privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare (\*).

Comisia raportează ulterior Parlamentului European și Consiliului.

(\* ) JO L 240, 24.8.1992, p. 8. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1791/2006 (JO L 363, 20.12.2006, p. 1).”

21. După articolul 30, se introduce titlul următor:

„CAPITOLUL V

**Dispoziții finale”.**

22. Anexele I, IV și V se modifică în conformitate cu anexa la prezenta directivă.

*Articolul 2*

### **Transpunerea**

(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 ... (\*). Acestea informează de îndată Comisia în acest sens.

Atunci când statele membre adoptă aceste măsuri, 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) Statele membre transmit Comisiei conținutul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă. Comisia informează statele membre cu privire la aceasta.

*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 ...

*Pentru Parlamentul European*

*Președintele*

...

*Pentru Consiliu*

*Președintele*

...

---

(\*) 18 luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

## ANEXĂ

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

1. Anexa I se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

**„CATEGORIILE DE ACTIVITĂȚI CĂRORA LI SE APLICĂ PREZENTA DIRECTIVĂ”;**

(b) la alineatul (2) se introduce următorul paragraf înainte de tabel:

„Pentru anul 2012, toate zborurile care sosesc pe un aerodrom situat pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică tratatul sau pleacă de pe un astfel de aerodrom sunt incluse”;

(c) se adaugă următoarea categorie de activități:

<p>„Aviație</p> <p>Zborurile care pleacă de pe un aerodrom situat pe teritoriul unui stat membru căruia i se aplică dispozițiile tratatului sau sosesc pe un astfel de aerodrom.</p> <p>Această activitate nu include:</p> <p>(a) zborurile efectuate exclusiv pentru transportul unui monarh în funcție și al rudelor sale apropiate, a șefilor de stat, al șefilor de guvern și al miniștrilor provenind din țări care nu sunt state membre, aflați în misiune oficială, cu condiția ca o astfel de situație să fie dovedită prin indicatorul corespunzător al statutului zborului în planul de zbor;</p> <p>(b) zboruri militare efectuate cu aeronave militare și zboruri ale serviciilor de vamă și de poliție;</p> <p>(c) zboruri legate de misiuni de căutare și salvare, zboruri ale serviciilor de pompieri, zboruri umanitare și zboruri ale serviciilor medicale de urgență autorizate de către autoritățile competente corespunzătoare;</p> <p>(d) orice zboruri efectuate exclusiv în conformitate cu regulile de zbor la vedere menționate în anexa 2 la Convenția de la Chicago;</p> <p>(e) zborurile care se încheie pe aerodromul de unde a decolat aeronava și în timpul cărora nu au avut loc aterizări intermediare;</p> <p>(f) zborurile de instruire efectuate exclusiv în scopul obținerii unei licențe sau a unei calificări, în cazul personalului navigant de conducere, dacă acest lucru este dovedit printr-o indicație corespunzătoare în planul de zbor, cu condiția ca scopul zborului să nu fie transportul de pasageri și/sau de marfă sau poziționarea sau transportul aeronavei;</p> <p>(g) zboruri efectuate exclusiv în scopul verificării, al testării sau al certificării aeronavei sau a echipamentului de bord sau de sol;</p> <p>(h) zborurile efectuate de aeronave cu o masă maximă certificată la decolare mai mică de 5 700 kg;</p> <p>(i) zborurile efectuate în cadrul obligațiilor de serviciu public impuse în conformitate cu Regulamentul (CEE) 2408/92 pe rutele din regiunile ultraperiferice, astfel cum sunt menționate la articolul 299 alineatul (2) din tratat, sau pe rutele unde capacitatea oferită nu depășește 30 000 de locuri pe an; și</p> <p>(j) zborurile, cu excepția zborurilor efectuate exclusiv pentru transportul, în misiuni oficiale, al unui monarh în funcție și al rudelor sale apropiate, al șefilor de stat, al șefilor de guvern și al miniștrilor unui stat membru, efectuate de un operator de transport aerian comercial care efectuează în decurs de trei perioade consecutive de patru luni mai puțin de 243 zboruri pe perioadă, care, cu excepția acestei litere, s-ar încadra în această activitate.</p>	<p>Dioxid de carbon”</p>
---	--------------------------

2. Anexa IV se modifică după cum urmează:

(a) după titlul anexei se introduce următorul titlu:

„PARTEA A — MONITORIZAREA ȘI RAPORTAREA EMISIILOR DIN INSTALAȚIILE STAȚIONARE”;

(b) se adaugă următoarea parte:

„PARTEA B — MONITORIZAREA ȘI RAPORTAREA EMISIILOR PROVENITE DIN ACTIVITĂȚI DE AVIAȚIE

#### **Monitorizarea emisiilor de dioxid de carbon**

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

#### **Consum de combustibil × factor de emisie**

Consumul de combustibil include combustibilul consumat de unitatea auxiliară de putere. Consumul real de combustibil pentru fiecare zbor este folosit ori de câte ori este posibil și se calculează după formula:

cantitatea de combustibil din rezervoarele aeronavei după terminarea alimentării cu combustibil pentru zborul respectiv – cantitatea de combustibil din rezervoarele aeronavei după alimentarea pentru zborul următor + cantitatea de combustibil alimentat pentru zborul următor.

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

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

Pentru fiecare zbor și 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 de aeronave, inclusiv:

- denumirea operatorului de aeronave;
- statul membru de administrare;
- adresa, inclusiv codul poștal și țara și, în cazul în care este diferită, adresa de contact din statul membru de administrare;
- numerele de înregistrare ale aeronavelor și tipurile de aeronave folosite, în perioada care face obiectul raportului, pentru a efectua activitățile de aviație enumerate în anexa I pentru care este operatorul aeronavei;
- numărul și autoritatea emitentă a certificatului de operator aerian și licența de operare pe baza cărora efectuează activitățile de aviație enumerate în anexa I, pentru care este operatorul aeronavei;
- adresa, numărul de telefon, numărul de fax și adresa electronică ale unei persoane de contact; precum și
- denumirea 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 aviație enumerate în anexa I pentru care este operatorul aeronavei;
- emisii cumulate provenite de la:
  - toate zborurile efectuate în perioada care face obiectul raportului, care se încadrează în categoria activităților de aviație enumerate în anexa I pentru care este operatorul aeronavei, care au avut ca punct de plecare un aerodrom situat pe teritoriul unui stat membru, iar ca punct de sosire un aerodrom situat pe teritoriul aceluiași stat membru;
  - toate celelalte zboruri efectuate în perioada care face obiectul raportului, ce se încadrează în categoria activităților de aviație enumerate în anexa I pentru care este operatorul aeronavei;

- emisiile cumulate provenite de la toate zborurile efectuate în perioada care face obiectul raportului, ce se încadrează în categoria activităților de aviație enumerate în anexa I pentru care este operatorul aeronavei și care:
  - au avut ca punct de plecare fiecare stat membru; și
  - au sosit în fiecare stat membru dintr-o țară terță;
- gradul de incertitudine.

#### **Monitorizarea datelor tonă-kilometru în sensul articolelor 3e și 3f**

Pentru cererile de alocare a cotelor în conformitate cu articolul 3e alineatul (1) sau cu articolul 3f alineatul (2), volumul activităților de aviație se calculează în tone-kilometri, după următoarea formulă:

tone-kilometri = distanța × sarcina utilă

unde:

«distanță» înseamnă distanța ortodromică între aerodromul de plecare și cel de sosire plus un factor suplimentar fix de 95 km; și

«sarcină utilă» înseamnă masa totală a mărfurilor, a poștei și 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 și a bagajelor de cală înregistrate în documentația privind masa și centrul pentru zborurile relevante, sau o valoare standard de 110 kg pentru fiecare pasager și bagajul său înregistrat.

#### **Raportarea datelor tonă-kilometru în sensul articolelor 3e și 3f**

Fiecare operator de aeronave introduce următoarele informații în cererea pe care o depune în temeiul articolului 3e alineatul (1) sau al articolului 3f alineatul (2):

A. Informații de identificare a operatorului de aeronave, inclusiv:

- denumirea operatorului de aeronave;
- statul membru de administrare;
- adresa, inclusiv codul poștal și țara și, în cazul în care este diferită, adresa de contact din statul membru de administrare;
- numerele de înregistrare ale aeronavelor și tipurile de aeronave folosite, în anul care face obiectul raportului, pentru a efectua activitățile de aviație enumerate în anexa I pentru care este operatorul aeronavei;
- numărul și autoritatea emitentă a certificatului de operator aerian și licența de operare pe baza căreia efectuează activitățile de aviație enumerate în anexa I, pentru care este operator de aeronave;
- adresa, numărul de telefon, numărul de fax și adresa electronică ale unei persoane de contact; precum și
- denumirea proprietarului aeronavei.

B. Date tonă-kilometru:

- numărul de zboruri pe aerodromuri pereche;
- numărul de pasageri-kilometru pe aerodromuri pereche;
- numărul de tone-kilometru pe aerodromuri pereche;
- metoda aleasă pentru calculul masei pasagerilor și a bagajelor de cală;
- numărul total de tone-kilometru pentru toate zborurile efectuate în cursul anului care face obiectul raportului și care se încadrează în categoria activităților de aviație enumerate în anexa I pentru care este operatorul aeronavei.”

3. Anexa V se modifică după cum urmează:

(a) după titlul anexei se introduce următorul titlu:

„PARTEA A — VERIFICAREA EMISIILOR PROVENITE DIN INSTALAȚIILE STAȚIONARE”;

(b) se adaugă următoarea parte:

„PARTEA B — VERIFICAREA EMISIILOR PROVENITE DIN ACTIVITĂȚI DE AVIAȚIE

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

În acest sens:

- (a) la alineatul (3), trimiterea la operator se interpretează ca trimitere la un operator de aeronave, iar la litera (c) din respectivul alineat, trimiterea la instalație se interpretează ca trimitere la aeronava utilizată la efectuarea activităților de aviație 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 desfășurate în instalație se interpretează ca trimitere la activitățile de aviație 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 aviație care fac obiectul raportului;
- (e) la alineatele (8) și (9), trimiterea la sursele de emisii din instalație se interpretează ca trimitere la aeronava de care răspunde operatorul de aeronave; precum și
- (f) la alineatele (10) și (12), trimiterea la operator se interpretează ca trimitere 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 aviație menționate în anexa I. În cadrul acestei responsabilități, verificatorul dispune de informații privind orarul și de alte informații de trafic ale operatorului de aeronave, inclusiv de informațiile obținute de la Eurocontrol la cererea respectivului operator;
- (b) există o coerență globală a datelor privind consumul cumulat de combustibil și a datelor privind combustibilul achiziționat sau furnizat prin altă metodă aeronavei care efectuează activitatea de aviație.

**Dispoziții suplimentare privind verificarea datelor tonă-kilometru prezentate în sensul articolelor 3e și 3f**

- (15) Principiile generale și metodologia de verificare a rapoartelor privind emisiile în temeiul articolului 14 alineatul (3) menționate în prezenta anexă se aplică, de asemenea, după caz, la verificarea datelor tonă-kilometru din aviație.
- (16) În special, verificatorul se asigură că, în cererea operatorului în cauză, depusă în conformitate cu articolele 3e alineatul (1) și 3f alineatul (2), au fost luate în considerare numai zborurile efectiv efectuate și care se încadrează în categoria activităților de aviație enumerate în anexa I de care este responsabil operatorul de aeronave. În cadrul acestei responsabilități, verificatorul dispune de informații privind traficul operatorului de aeronave, inclusiv de informațiile obținute de la Eurocontrol la cererea respectivului operator. De asemenea, verificatorul se asigură că sarcina utilă declarată de operatorul de aeronave corespunde înregistrărilor privind sarcinile utile, păstrate de operatorul în cauză în scopul asigurării siguranței zborului.”.



## EXPUNERE DE MOTIVE A CONSILIULUI

### I. INTRODUCERE

În decembrie 2006, Comisia a adoptat propunerea de directivă <sup>(1)</sup> a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2003/87/CE pentru a include activitățile de aviație în sistemul de comercializare a cotelor de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității. Respectiva propunere a fost transmisă Consiliului la 22 decembrie 2006.

Parlamentul European și-a dat avizul la prima lectură la 13 noiembrie 2007.

Comitetul Economic și Social și-a adoptat avizul la 30 mai 2007 <sup>(2)</sup>.

Comitetul Regiunilor și-a adoptat avizul la 10 octombrie 2007 <sup>(3)</sup>.

Consiliul a adoptat poziția comună la 18 aprilie 2008.

### II. OBIECTIV

Obiectivul principal al directivei propuse este reducerea impactului asupra schimbărilor climatice atribuit sectorului aviației, având în vedere emisiile în creștere provenind din sectorul aviației, și anume prin includerea activităților din sectorul aviației în sistemul comunitar de comercializare a emisiilor (ETS).

Propunerea ia forma unei modificări a Directivei 2003/87/CE (directiva ETS).

### III. ANALIZA POZIȚIEI COMUNE

#### Observații generale

În poziția comună sunt integrate fie textual, fie parțial sau ca principiu, o serie de amendamente adoptate la prima lectură de către Parlamentul European. Acestea îmbunătățesc sau clarifică textul directivei propuse. Cu toate acestea, în poziția comună nu sunt reflectate alte modificări deoarece Consiliul a convenit fie că acestea nu sunt necesare, fie că sunt impracticabile, fiind insuficient susținute de cunoștințele științifice actuale și atrăgând după sine costuri administrative sporite și inadecvate pentru punerea lor în aplicare.

Poziția comună include, de asemenea, o serie de modificări, altele decât cele prevăzute în avizul la prima lectură al Parlamentului European, deoarece, în anumite cazuri, unor dispoziții din propunerea inițială a Comisiei li s-au adăugat elemente noi sau acestea au fost reformulate în întregime, introducându-se și câteva dispoziții complet noi.

De asemenea, poziția comună conține o serie de modificări de redactare care urmăresc doar să clarifice textul sau să asigure directivei coerență de ansamblu.

#### Dispoziții specifice

(1) *Data de începere și domeniul de aplicare a sistemului*

Consiliul, de comun acord cu Parlamentul European, a respins abordarea în două etape propusă de către Comisie și a optat pentru o **dată unică de începere** a includerii în sistem a **tuturor zborurilor**. Acest lucru a fost considerat necesar pentru a asigura impactul sporit al sistemului asupra mediului înconjurător, în același timp reducându-se denaturarea concurenței. Cu toate acestea, Consiliul, contrar Comisiei și Parlamentului European, care au propus 2011 ca an de debut, a decis că amânarea cu un an a aplicării sistemului, și anume până în **2012**, ar fi rezonabilă, având în vedere etapele procedurale pe care le presupune adoptarea legislației, complexitatea sistemului și necesitatea de a asigura un număr de măsuri de punere în aplicare.

<sup>(1)</sup> Doc. 5154/07 — COM(2006) 818 final.

<sup>(2)</sup> JO C 206, 27.7.2007, p. 47.

<sup>(3)</sup> JO C 305, 15.12.2007, p. 15.

(2) *Alocarea cotelor*

Consiliul, asemenea Parlamentului European, consideră problema alocării cotelor de o importanță vitală pentru funcționarea sistemului. În această privință, Consiliul a introdus o serie de modificări la propunerea Comisiei care ar aduce conținutul acesteia mai aproape de spiritul anumitor modificări ale Parlamentului European, chiar dacă nu le-a inclus *ad literam* în textul poziției comune.

Astfel, în timp ce a menținut **plafonul** de 100 % în cazul emisiilor istorice, ca în propunerea Comisiei, Consiliul și-a indicat, cu toate acestea, dorința de a efectua, până în 2015, o posibilă reducere viitoare, în cadrul procesului de revizuire a funcționării directivei cu privire la activitățile de aviație [articolul 30 alineatul (4)].

Consiliul a fost de acord cu opțiunea Comisiei de a utiliza un **mecanism de alocare** care ar funcționa, parțial, prin alocarea de cote gratuite, pe baza unui simplu indicator, și prin licitație.

Cu toate acestea, Consiliul a **corectat ușor indicatorul** prin introducerea unor modificări cu privire la sarcina utilă (pe care a crescut-o la 110 kg pe pasager și bagajul acestuia) și la distanță (95 km adăugați la distanța ortodromică) utilizate la calculul activităților de aviație (*tone-kilometri*) ale fiecărui operator de aeronave.

Cu privire la **nivelurile de licitație**, Consiliul a respins propunerea Comisiei de a utiliza un procent corespunzător procentului mediu propus de statele membre care ar include licitarea în cadrul planurilor naționale de alocare (NAP), optând în schimb pentru un **procent fix de 10 %**. În plus, Consiliul a introdus, de asemenea, posibilitatea explicită a creșterii acestui procent, în cadrul procesului de revizuire generală a directivei ETS. Astfel, deși nu a inclus amendamentul 74 al Parlamentului European, poziția comună împărtășește spiritul general al respectivului amendament prin faptul că recunoaște că se dorește asigurarea creșterii (treptate) a nivelului de licitație. Consiliul a preferat alegerea unui procentaj de licitație inițial mai redus, combinată cu posibilitatea unor creșteri viitoare, ca o abordare mai precaută care să asigure, pe de o parte, faptul că aviația nu va fi tratată în mod semnificativ diferit față de alte sectoare aflate sub incidența ETS, în timp ce oferă, pe de altă parte, o mai bună adaptare a funcționării globale a sistemului comunitar.

Cu privire la **utilizarea veniturilor obținute în urma licitației**, Consiliul adoptă o poziție ușor modificată față de poziția Comisiei și de cea a Parlamentului European. În conformitate cu formularea actuală a articolului 3d alineatul (4), statele membre decid cum urmează să fie utilizate aceste venituri. Cu toate acestea, articolul 3d alineatul (4) prevede că aceste venituri ar trebui utilizate pentru abordarea schimbărilor climatice atât în UE, cât și în țările terțe, precum și pentru a acoperi costurile administrative ale funcționării sistemului. Această modificare vizează asigurarea respectării principiilor constituționale și/sau bugetare care prevalează în ordinea juridică internă a anumitor state membre.

Unul din noile elemente majore pe care Consiliul le-a introdus în propunerea Comisiei se referă la crearea unei **rezerve speciale pentru noii operatori sau pentru operatorii de aeronave aflați în plină dezvoltare** (adică operatori care pot demonstra o rată de creștere anuală de 18 % în anii ulteriori anului de referință utilizat pentru alocarea cotelor). În conformitate cu articolul 3f, un procent stabilit (3 %) de cote ar fi pus deoparte pentru a fi distribuit operatorilor de aeronave eligibili pe baza unui sistem de indicatori similar sistemului utilizat pentru alocarea inițială. Introducerea unei astfel de dispoziții ar asigura faptul că noii operatori de aeronave sau operatorii de aeronave din statele membre cu rate de mobilitate inițiale foarte reduse (dar aflate în creștere) nu ar fi sancționați de sistem. Consiliul a contrabalansat orice denaturare posibilă a pieței prin efectuarea o singură dată a distribuirii cotelor din rezerva specială, alături de o prevedere prin care alocarea anuală pe tonă-kilometru acordată operatorilor de aeronave eligibili să nu fie mai mare decât alocarea anuală pe tonă-kilometru acordată operatorilor de aeronave prin alocarea principală [articolul 3f alineatul (6)]. Astfel, Consiliul urmează, de fapt, direcția indicată de amendamentele 22, 28 și 33 ale Parlamentului European. Cu toate acestea, funcționarea rezervei speciale, astfel cum este avută în vedere în poziția comună, ar atrage după sine costuri administrative mai reduse și nu ar denatura semnificativ piața.

(3) *Derogări*

Consiliul a **rafinat** o serie de derogări de la sistem, luând în considerare amendamentele corespunzătoare ale Parlamentului European (și anume amendamentele 51, 52, 53, 70 și 79). Astfel, a ales să nu excludă din sistem zborurile efectuate de șefii de state UE, dar să includă derogările pentru zborurile legate de misiuni de căutare și salvare, zborurile serviciilor de pompieri, zborurile umanitare și zborurile serviciilor medicale de urgență. De asemenea, se exclud zborurile efectuate exclusiv în scopul verificării, al testării sau al certificării aeronavei sau a echipamentului de zbor sau de sol.

Poziția comună a introdus o derogare suplimentară de la sistem, și anume o **clauză „de minimis”** care are ca efect excluderea zborurilor efectuate de un operator de transport aerian comercial care efectuează, în decurs de trei perioade consecutive de patru luni mai puțin de 243 de zboruri pe perioadă. Consiliul a legat această derogare de definiția corespunzătoare a termenului de „operator de transport aerian comercial” și de un considerent al cărui scop este să asigure că operatorii cu un nivel foarte redus de trafic, printre care se află și mulți operatori din țările în curs de dezvoltare, nu vor trebui să suporte costuri administrative disproporționate. Astfel, se trimite un semnal politic puternic țărilor în curs de dezvoltare dar se reduc în același timp birocrăția și poverile administrative generale asociate administrării sistemului. Posibilele efecte secundare de pe piață sunt luate în considerare prin alegerea unui criteriu neutru de excludere, bazat pe activitatea „efectivă”.

Consiliul, asemănător Parlamentului European, a luat în considerare și **nevoile speciale ale regiunilor ultraperiferice și statutul special al zborurilor efectuate în cadrul obligațiilor de serviciu public (PSO)**. Poziția comună exclude din sistem zborurile efectuate în cadrul obligațiilor de serviciu public pe rute în cadrul regiunilor ultraperiferice sau pe rute unde capacitatea oferită nu depășește 30 000 de locuri pe an și prevede un considerent corespunzător. În acest sens, extinde amendamentul 78 al Parlamentului European.

(4) *Alte aspecte*

Se introduce un nou articol (articolul 3g), care impune statelor membre o obligație suplimentară de a se asigura că operatorii de aeronave înaintează autorității competente **planuri de monitorizare și de raportare** care prevăd măsurile de monitorizare și de raportare a emisiilor și a datelor tonă-kilometru în scopul solicitării emiterii cotelor.

Se introduc o serie de noi alineate în articolul privind **sannciunile** din Directiva ETS (articolul 16), care prevăd posibilitatea unui stat membru responsabil să solicite Comisiei impunerea unei interdicții de exploatare la nivel comunitar pentru operatorii de aeronave care nu respectă dispozițiile directivei. Cu toate că impunerea unei interdicții de exploatare este considerată o măsură extremă de sancțiune, includerea acesteia a fost considerată necesară pentru a garanta respectarea deplină a sistemului de către operatorii de aeronave, acest lucru reprezentând un obiectiv deosebit de important pentru Consiliu.

În plus, Consiliul a modificat propunerea Comisiei privind **conversia cotelor și utilizarea lor ulterioară în cadrul angajamentelor internaționale**, optând pentru un sistem „semi-deschis” și eliminând din propunerea Comisiei dispozițiile care ar fi putut permite operatorilor de aeronave să convertească cotele proprii în cote care ar fi putut fi folosite de alți operatori. Recunoscând că aviația internă (și nu internațională) face parte din angajamentul statelor membre față de prima perioadă de angajament din cadrul Protocolului de la Kyoto, articolul 19 al Directivei ETS se completează cu un nou alineat care prevede ca regulamentul privind registrele să garanteze faptul că CER, ERU și cotele sunt transferate numai în conturile de retragere ale statelor membre pentru prima perioadă de angajament din cadrul Protocolului de la Kyoto, în măsura în care acestea corespund emisiilor incluse în totalele naționale ale inventarelor naționale ale statelor membre pentru perioada respectivă.

De asemenea, Consiliul a modificat în mod substanțial articolul 25a, care dorește în prezent să clarifice diversele proceduri instituționale aflate la dispoziția Comisiei pentru adaptarea, ajustarea sau modificarea directivei, după consultare sau încheierea de noi acorduri cu **țări terțe**. Se subliniază importanța găsirii unei soluții globale la reducerea emisiilor din activitățile de aviație și necesitatea identificării interacțiunii optime între sistemul comunitar și sistemele echivalente ale țărilor terțe. În acest sens, deși Consiliul a optat să nu încorporeze textual amendamentul corespunzător al Parlamentului European (amendamentul 49), spiritul poziției comune este fidel raționamentului acestuia.

În ultimul rând, s-au introdus o serie de puncte în **clauza de reexaminare** actuală a Directivei ETS (articolul 30), ca listă de control pentru revizuirea aplicabilității directivei în ceea ce privește activitățile de aviație și pentru a aborda orice alte probleme care ar putea apărea în urma includerii acestor activități în ansamblul ETS.

#### IV. CONCLUZIE

Consiliul consideră că poziția comună reprezintă un pachet echilibrat de măsuri, care ar contribui la reducerea emisiilor din sectorul aviației astfel încât să fie în concordanță cu politicile și obiectivele UE, astfel cum au fost exprimate în cadrul CCONUSC, asigurând în același timp aplicarea sistemului tuturor operatorilor de aeronave fără a se face excepții pe motiv de naționalitate și că, astfel, includerea sectorului aviației în ETS comunitar nu va duce la denaturarea concurenței.

Consiliul așteaptă cu interes discuțiile constructive cu Parlamentul European în vederea adoptării directivei cât mai devreme posibil.

---