



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 25.3.2025
COM(2025) 127 final

2025/0065 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

**privind poziția care urmează să fie adoptată, în numele Uniunii Europene, în cadrul
Organizației Aviației Civile Internaționale în ceea ce privește a doua 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**

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Prezenta propunere se referă la decizia de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene („Uniunea” sau „UE”) în ceea ce privește notificarea diferențelor față de anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago privind standardele și practicile recomandate referitoare la protecția mediului.

2. CONTEXTUL PROPUNERII

2.1. Convenția de la Chicago, OACI și Acordul de la Paris

Convenția de la Chicago („Convenția de la Chicago” sau „convenția”) urmărește să reglementeze transportul aerian internațional. Aceasta a intrat în vigoare la 4 aprilie 1947 și a instituit Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI).

OACI este o agenție specializată a Organizației Națiunilor Unite care elaborează standarde, practici și politici globale pentru transportul aerian civil internațional în domeniul siguranței, al securității, al navigației aeriene, al mediului, al facilitării și al chestiunilor economice.

Statele membre ale Uniunii Europene („statele membre ale UE”) sunt state contractante la Convenția de la Chicago și membre ale OACI, în timp ce Uniunea are statut de observator în cadrul OACI.

În temeiul articolului 54 din convenție, Consiliul OACI poate adopta standarde internaționale și practici recomandate.

Acordul de la Paris a fost adoptat în decembrie 2015 în cadrul Conferinței părților la Convenția-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice. Obiectivul său este de a limita creșterea temperaturii globale la o valoare sub 2 °C față de nivelurile preindustriale și de a continua eforturile pentru a limita această creștere la 1,5 °C.

Toate statele membre ale UE și Uniunea sunt părți la Acordul de la Paris.

2.2. CORSIA – anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago

A doua 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)¹ a fost adoptată de Consiliul OACI în cadrul celei de a 228-a sesiuni din martie 2023, în urma adoptării amendamentului 1 la anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago.

A doua ediție a devenit aplicabilă la 1 ianuarie 2024.

Chestiunea reglementată de anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago este de competența Uniunii și, prin urmare, este pusă în aplicare în statele membre ale UE prin intermediul dreptului Uniunii.

¹ Anexa 16 – Protecția mediului – Volumul IV – Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA), ediția a 2-a, iulie 2023.

În conformitate cu articolul 38 din Convenția de la Chicago, statele contractante ale OACI trebuie să notifice OACI diferențele dintre propriile reglementări sau practici și cele stabilite de standardul internațional corespunzător.

În conformitate cu orientările OACI², există trei categorii distincte de diferențe care pot fi transmise prin intermediul Sistemului de notificare electronică a diferențelor (*Electronic Filing of Difference* – EFOD): „mai exigente sau care depășesc standardul sau practica recomandată (SARP) a OACI” (categoria A). Această categorie se aplică atunci când reglementarea națională este mai exigentă decât SARP corespunzător sau impune o obligație care intră în domeniul de aplicare al anexei și care nu este acoperită de un SARP. Acest lucru este deosebit de important atunci când un stat contractant al OACI impune un standard mai ridicat care are efecte asupra operării aeronavelor altor state contractante ale OACI pe teritoriul său și deasupra acestuia; „natură diferită sau alte mijloace de conformitate” (categoria B). Această categorie se aplică atunci când reglementarea națională are un caracter diferit de SARP OACI corespunzător sau atunci când principiul, tipul sau sistemul reglementării naționale diferă de SARP corespunzător, fără a impune neapărat o obligație suplimentară și „protecție mai mică sau punere în aplicare parțială/nepunere în aplicare” (categoria C). Această categorie se aplică atunci când reglementarea națională oferă o protecție mai mică decât SARP corespunzător sau atunci când nu a fost promulgată nicio reglementare națională pentru a aborda SARP corespunzător, integral sau parțial.

3. POZIȚIA CARE URMEAZĂ SĂ FIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UE ȘI AL STATELOR SALE MEMBRE

3.1. Respectarea obligațiilor EU ETS

UE pune în aplicare o schemă regională de comercializare a certificatelor de emisii („EU ETS”). EU ETS este o schemă de limitare și tranzacționare care acoperă emisiile de gaze cu efect de seră generate de activitățile de aviație începând din 2012. Aceasta limitează plafonul global al emisiilor și permite emițătorilor să cumpere și să vândă certificate pentru a-și îndeplini obligațiile, promovând astfel o reducere a emisiilor eficientă din punctul de vedere al costurilor.

În 2023, a fost adoptată Directiva (UE) 2023/958³ de modificare a Directivei 2003/87/CE⁴. Aceasta a consolidat EU ETS pentru emisiile provenite de la toate companiile aeriene mari care efectuează zboruri în SEE sau către Elveția și Regatul Unit. De asemenea, directiva include dispoziții privind punerea în aplicare a măsurii globale bazate pe piață CORSIA pentru emisiile provenite de la companiile aeriene cu sediul în Spațiul Economic European.

În temeiul articolului 25a alineatul (3) din Directiva 2003/87/CE, Comisia adoptă anual o listă a statelor, altele decât țările SEE, Elveția și Regatul Unit, despre care se consideră că aplică CORSIA. Această listă a figurat în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/622 al

² Manual privind notificarea și publicarea diferențelor (Doc 10055).

³ 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).

⁴ Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unei scheme de comercializare a certificatelor 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).

Comisiei pentru 2023⁵ și în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/2850 al Comisiei pentru 2024⁶.

De asemenea, Comisia a adoptat Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/1879⁷ de stabilire a normelor de aplicare a Directivei 2003/87/CE în ceea ce privește calcularea cerințelor de compensare în scopul CORSIA și a actualizat Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066 privind monitorizarea și raportarea emisiilor⁸.

În plus, în temeiul articolului 28c din directiva respectivă, Comisia trebuie să adopte acte delegate privind monitorizarea, raportarea și verificarea corespunzătoare a emisiilor în scopul punerii în aplicare a CORSIA. Primul act de acest fel a fost Regulamentul delegat (UE) 2019/1603 al Comisiei⁹.

În urma adoptării acestor acte diferite, există încă diferențe între dispozițiile relevante ale Directivei 2003/87/CE, ale regulamentelor sale de punere în aplicare relevante și ale anexei 16 volumul IV la Convenția de la Chicago, care au implicații asupra modului în care UE și statele sale membre pun în aplicare CORSIA.

Prezenta decizie actualizează Decizia 2018/2027 a Consiliului¹⁰, care prevedea notificarea diferențelor inițiale. Notificarea inițială a diferențelor preciza că există diferențe atât în ceea ce privește cerințele de monitorizare, raportare și verificare, cât și în ceea ce privește cerințele de compensare.

Obiectul actului avut în vedere se referă la un domeniu pentru care Uniunea are competență externă exclusivă în temeiul articolului 3 alineatul (2) ultima teză din TFUE, deoarece actul avut în vedere se referă la un domeniu de comercializare a certificatelor de emisii care este reglementat în mare măsură de normele Uniunii, în special de Directiva privind schema UE de comercializare a certificatelor de emisii, de Regulamentul privind monitorizarea și raportarea și de Regulamentul privind acreditarea și verificarea.

⁵ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/622 al Comisiei din 22 februarie 2024 privind lista statelor despre care se consideră că aplică CORSIA în sensul Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului pentru emisiile din 2023 (JO L, 2024/622, 23.2.2024).

⁶ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/2850 al Comisiei din 11 noiembrie 2024 privind lista statelor despre care se consideră că aplică CORSIA în sensul Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului pentru emisiile din 2024 (JO L, 2024/2850, 23.2.2024).

⁷ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/1879 al Comisiei din 9 iulie 2024 de stabilire a normelor de aplicare a Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește calcularea cerințelor de compensare în scopul CORSIA (JO L, 2024/1879, 10.7.2024).

⁸ 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).

⁹ 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).

¹⁰ 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).

3.2. Îndeplinirea cerințelor CORSIA

3.2.1 Administrare

În conformitate cu articolul 51 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066, fiecare operator de aeronave trebuie să monitorizeze și să raporteze emisiile pentru toate zborurile efectuate de către operatorul de aeronave respectiv în cursul perioadei de raportare și pentru care acesta este responsabil. Punctul 1.2.6 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago prevede o excepție care nu este inclusă în Directiva 2003/87/CE: un operator de aeronave care este o filială deținută integral și este înregistrat legal în același stat ca proprietarul său poate fi tratat împreună cu acesta ca un singur operator de aeronave consolidat. Normele EU ETS impun fiecărui operator de aeronave să aibă propriul plan de monitorizare și să își raporteze emisiile în conformitate cu procedura standard, și anume separat de alți operatori de aeronave, chiar dacă aceștia sunt deținuți integral.

Această restricție, care este în plus față de standardul din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago, trebuie notificată OACI în „Categorie A – Mai exigente sau care depășesc standardul sau practica recomandată (SARP) a OACI”. Este necesară așadar o notificare în temeiul articolului 38 din Convenția de la Chicago, cu privire la capitolul 1 punctul 1.2.6 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago.

În plus, în conformitate cu articolul 68 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066, operatorii de aeronave trebuie să transmită autorității competente raportul lor privind emisiile anuale până la 31 martie. Cu toate acestea, punctul 1.2.7 din anexa 16 volumul IV prevede că statele contractante ale OACI și operatorii de aeronave trebuie să respecte calendarul definit în apendicele 1. Pentru perioadele 2024-2026, 2027-2029, 2030-2032 și 2033-2035, termenul pentru transmiterea către stat a raportului privind emisiile verificate este data de 30 aprilie a fiecărui an. În consecință, în temeiul legislației UE, operatorii de aeronave trebuie să prezinte raportul privind emisiile anuale cu o lună mai devreme.

Această restricție, care este în plus față de standardul din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago, trebuie notificată OACI în „Categorie A – Mai exigente sau care depășesc standardul sau practica recomandată (SARP) a OACI”. Este necesară așadar o notificare în temeiul articolului 38 din Convenția de la Chicago, cu privire la capitolul 1 punctul 1.5 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago.

3.2.2 Monitorizarea, raportarea și verificarea (MRV) emisiilor anuale ale operatorilor de aeronave.

Anexa I la Directiva 2003/87/CE prezintă activitățile de aviație care intră în domeniul de aplicare al EU ETS. Pe lângă zborurile specificate la punctul 2.1.1 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago, următoarele zboruri care pleacă dintr-un stat SEE sau sosesc într-un stat SEE sunt, de asemenea, exceptate de la cerințele de monitorizare: zborurile efectuate în conformitate cu regulile de zbor la vedere, zborurile efectuate în scopul cercetării științifice sau în scopul testării aeronavelor și zborurile efectuate în cadrul obligațiilor de serviciu public. Anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago scutește numai zborurile de stat, militare, umanitare, medicale și de stingere a incendiilor, precum și zborurile anterioare sau ulterioare unui zbor umanitar, medical sau de stingere a incendiilor, cu condiția ca aceste 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 ulterioară a aeronavei în vederea următoarei sale activități. Această exceptare reprezintă o diferență suplimentară care trebuie notificată OACI în „Categorie C – Pusă în aplicare parțial”. Este necesară așadar o notificare în temeiul articolului 38 din Convenția de

la Chicago, cu privire la capitolul 2 punctul 2.1.1 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago.

În conformitate cu anexa IV la Directiva 2003/87/CE, trebuie raportat consumul real de combustibil pentru fiecare zbor, care include, de asemenea, combustibilul consumat de unitatea auxiliară de alimentare. Prin urmare, în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066, operatorii de aeronave care depășesc pragul EU ETS pentru emițătorii mici trebuie să utilizeze metoda A sau metoda B ca metodă de monitorizare a utilizării combustibilului pentru a-și raporta emisiile anuale de CO₂ generate de zborurile internaționale. Trebuie utilizată aceeași metodă, indiferent dacă zborurile fac sau nu obiectul unor cerințe de compensare.

Cu toate acestea, potrivit apendicelui 2 la anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago, operatorii de aeronave pot alege o metodă de monitorizare a utilizării combustibilului dintre cinci metode incluse în SARP-urile OACI, inclusiv metoda A și metoda B. În plus, în conformitate cu capitolul 2 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago, operatorii de aeronave pot alege să utilizeze metodele de monitorizare a utilizării combustibilului numai pentru a raporta zborurile care fac obiectul cerințelor de compensare și pot utiliza un instrument de estimare a emisiilor în vederea raportării zborurilor care nu fac obiectul cerințelor de compensare.

Aceste restricții prevăzute de dreptul Uniunii, care sunt în plus față de standardul din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago, trebuie notificate OACI în „Categorია A – Mai exigente sau care depășesc standardul sau practica recomandată (SARP) a OACI”. Este necesară așadar o notificare în temeiul articolului 38 din Convenția de la Chicago cu privire la punctele 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2, 2.2.1.3.3, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5 și 2.2.1.3.6 din capitolul 2 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago, care prezintă derogări pentru cazurile în care se utilizează o metodă de monitorizare a utilizării combustibililor și când se transmit planuri actualizate de monitorizare a emisiilor.

Pragul pentru emițătorii mici, astfel cum este prevăzut la articolul 55 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066, diferă de cel din SARP-urile CORSIA. Operatorii de aeronave care operează mai puțin de 243 de zboruri per perioadă timp de trei perioade consecutive a câte patru luni și operatorii de aeronave care operează zboruri cu emisii anuale totale mai mici de 25 000 de tone de CO₂ pe an sunt considerați emițători mici.

Această definiție, care este în plus față de standardul de la punctul 2.2.1.3.1 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago, este o diferență suplimentară care trebuie notificată OACI în „Categorია A – Mai exigente sau care depășesc standardul sau practica recomandată (SARP) a OACI”. Este necesară așadar o notificare în temeiul articolului 38 din Convenția de la Chicago, cu privire la capitolul 2 punctul 2.2.1.3.1 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago, care se aplică operatorilor de aeronave cu emisii anuale de CO₂ generate de zborurile internaționale de peste 50 000 de tone.

În temeiul articolului 52 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066, operatorul de aeronave prezintă autorității competente planul său de monitorizare cel târziu cu patru luni înainte de a începe activitățile de aviație prevăzute în anexa I la Directiva 2003/87/CE. Operatorii de aeronave care desfășoară pentru prima dată această activitate (care nu a putut fi prevăzută cu patru luni înainte de începerea activității respective) trebuie să înainteze un plan de monitorizare autorității competente fără întârzieri nejustificate și cel târziu la șase săptămâni de la începerea activității respective.

Calendarul stabilit de SARP-uri diferă de Directiva 2003/87/CE. Anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago prevede că statele contractante ale OACI și operatorii de aeronave

trebuie să respecte calendarul definit în apendicele 1. Transmiterea este necesară o singură dată, cu excepția cazului în care este necesară o revizuire. Operatorii nou-intrați trebuie să prezinte planuri de monitorizare a emisiilor în termen de trei luni de la data la care intră în domeniul de aplicare. Alți operatori de aeronave (care intră în domeniul de aplicare pentru prima dată fără a se califica drept operatori nou-intrați) trebuie să își prezinte planurile în termen de trei luni.

Aceste restricții, care sunt în plus față de standardul din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago, trebuie notificate OACI în „Categoria A – Mai exigente sau care depășesc standardul sau practica recomandată (SARP) a OACI”. Este necesară așadar o notificare în temeiul articolului 38 din Convenția de la Chicago, cu privire la capitolul 2 punctele 2.2.2.1, 2.2.2.2 și 2.2.2.3 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago.

În conformitate cu articolul 68 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066 și cu articolul 27 alineatul (2) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2067, numai operatorii de aeronave trebuie să transmită autorității competente din statul lor de administrare atât raportul privind emisiile, cât și raportul de verificare. Punctul 2.4.1.5 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago impune atât operatorului de aeronave, cât și organismului de verificare să prezinte statului, în mod independent, o copie a raportului privind emisiile și a raportului de verificare aferent.

Această diferență față de standardul din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago trebuie notificată OACI în „Categoria B – Alte mijloace de conformitate cu standardul sau practica recomandată (SARP) a OACI”. Este necesară așadar o notificare în temeiul articolului 38 din Convenția de la Chicago, cu privire la capitolul 2 punctul 2.4.1.5 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago.

Articolul 3 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2067 stabilește condițiile care trebuie îndeplinite pentru a fi un „verificator” acreditat: o persoană juridică sau o altă entitate juridică care desfășoară activități de verificare în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2067 și care este acreditată de un organism național de acreditare în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 765/2008 și cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2067, sau o persoană fizică autorizată în alt mod, fără a aduce atingere articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2067, la momentul emiterii unui raport de verificare. Aceasta implică faptul că raportul privind emisiile trebuie să fie verificat de verificatori cu sediul pe teritoriul SEE, acest criteriu nefiind prevăzut în SARP.

Această diferență față de standardul din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago trebuie notificată OACI în „Categoria A – Mai exigente sau care depășesc standardul sau practica recomandată (SARP) a OACI”. Este necesară așadar o notificare în temeiul articolului 38 din Convenția de la Chicago, cu privire la capitolul 2 punctul 2.4.2.1 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago.

În cele din urmă, operatorul de aeronave trebuie să completeze lacunele în materie de date în conformitate cu articolul 66 alineatul (2) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066, utilizând fie valori de substituție prudente, fie date dintr-un instrument de estimare a emisiilor, cu condiția ca lacunele în materie de date să nu depășească 5 % din totalul zborurilor raportate, și anume toate zborurile internaționale. Dacă depășește acest prag, operatorul de aeronave trebuie să ia măsuri de remediere pentru îmbunătățirea metodologiei de monitorizare.

Această diferență, care este în plus față de standardul din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago, trebuie notificată OACI în „Categoria A – Mai exigente sau care depășesc standardul sau practica recomandată (SARP) a OACI”. Este necesară așadar o notificare în

temeiul articolului 38 din Convenția de la Chicago, cu privire la capitolul 2 punctul 2.5.1.1 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago, care aplică un prag de 5 % din zborurile internaționale care fac obiectul cerințelor de compensare.

3.2.3 Cerințe de compensare

Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/1879 prevede calcularea cerințelor de compensare relevante pentru emisiile generate în perioada 1 ianuarie 2023-31 decembrie 2026.

Această formulă de calcul este următoarea:

$OR_y = OE_y * SGF_y$ unde:

OR_y = cerințele de compensare ale unui operator de aeronave într-un anumit an y ;

OE_y = emisiile de CO_2 ale unui operator de aeronave generate de zborurile internaționale efectuate în anul y dat;

SGF_y = factor de creștere sectorială.

Această formulă urmează metoda de calcul din SARP, însă articolul 25a alineatul (3) din Directiva 2003/87/CE impune publicarea unei liste a statelor despre care se consideră că aplică CORSIA. Lista respectivă este actualizată în fiecare an pentru a recunoaște noile state care aderă în mod voluntar la CORSIA, dar este în continuare diferită de lista OACI, deoarece exclude țările SEE, Elveția și Regatul Unit, întrucât aceste state aplică propriile scheme regionale de comercializare a certificatelor de emisii¹¹ pentru zborurile din interiorul SEE și pentru zborurile dintre țările SEE și Elveția și Regatul Unit.

Aceasta înseamnă că, chiar dacă statele SEE raportează OACI emisiile lor în conformitate cu metodologia SARP-urilor, pentru a facilita calcularea factorului de creștere sectorială, acestea nu calculează cerințele de compensare pentru zborurile care fac obiectul schemelor regionale de comercializare a certificatelor de emisii.

Aplicarea schemelor regionale de comercializare a certificatelor de emisii pentru zborurile internaționale dintre statele SEE și cele dintre statele SEE și Elveția și Regatul Unit obligă operatorii de aeronave să abordeze emisiile generate de aceste zboruri. Din punctul de vedere al mediului, EU ETS este un instrument mai strict decât CORSIA, deoarece abordează nu numai emisiile care depășesc scenariul de referință CORSIA, ci și o cotă mult mai mare din totalul emisiilor.

În 2022, emisiile care intră în domeniul de aplicare al EU ETS în cadrul SEE s-au ridicat la 49,1 Mt CO_2 . Numărul total de certificate emise a fost de aproximativ 27 de milioane. Alocarea cu titlu gratuit s-a ridicat la 23,1 milioane de certificate și aproximativ 3,7 milioane de certificate pentru aviație au fost scoase la licitație în 2022¹². Prin urmare, peste 50 % din emisii au fost abordate în 2022, iar schema EU ETS va deveni și mai strictă prin eliminarea

¹¹ Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unei scheme de comercializare a certificatelor 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), *Greenhouse Gas Emissions Trading Scheme (Amendment) Order 2020* (SI 2020 nr. 1557), Acordul dintre Uniunea Europeană și Confederația Elvețiană pentru crearea unei legături între respectivele lor scheme de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră (JO L 322, 7.12.2017, p. 3).

¹² Raport al Comisiei către Parlamentul European și Consiliu privind funcționarea pieței europene a carbonului în 2022, în temeiul articolului 10 alineatul (5) și al articolului 21 alineatul (2) din Directiva 2003/87/CE.

treptată a certificatelor gratuite pentru sectorul aviației în perioada 2024-2026, cu o reducere de 25 % în 2024, o reducere de 50 % în 2025 și eliminarea completă a alocării cu titlu gratuit începând din 2026.

Cel puțin până la 31 decembrie 2026, aceste emisii care fac obiectul schemelor regionale de comercializare a certificatelor de emisii și, prin urmare, nu fac obiectul unei obligații de compensare în temeiul CORSIA pentru operatorii de aeronave cu sediul în SEE vizează zborurile dintre țările SEE și cele dintre țările SEE și Elveția și Regatul Unit.

Prin comparație, în cazul în care cerințele de compensare ale CORSIA s-ar aplica zborurilor deja acoperite de EU ETS, acestea s-ar ridica la 5 Mt CO₂ pentru 2024, pe baza modelării AERO-MS.

Prin urmare, acoperirea zborurilor dintre țările SEE și cele dintre țările SEE și Elveția și Regatul Unit este mai strictă din punctul de vedere al mediului.

Această restricție, care este în plus față de standardul din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago, trebuie notificată OACI în „Categoría A – Mai exigente sau care depășesc standardul sau practica recomandată (SARP) a OACI”. Este necesară așadar o notificare în temeiul articolului 38 din Convenția de la Chicago, cu privire la capitolul 3 punctele 3.1.4 și 3.2.1 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago.

În plus, în conformitate cu articolul 4 alineatul (4) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/1879, în cazul în care suma cerințelor de compensare ale operatorului de aeronave în cei trei ani ai unei perioade date de conformitate (OR1 + OR2 + OR3) este mai mică de 3 000 de tone de CO₂, statele membre ale SEE pot să omită să calculeze, la cererea operatorului de aeronave, cerințele de compensare pentru perioada respectivă pentru operatorul de aeronave respectiv. În schimb, potrivit anexei 16 volumul IV la Convenția de la Chicago, operatorului de aeronave care îndeplinește condițiile de la punctul 3.4.2 din acesta nu i se impun cerințe de compensare, dar poate opta pentru compensarea voluntară a acestor emisii. Singura diferență este că, în loc să opteze în mod voluntar pentru aplicarea cerințelor, operatorul de aeronave are posibilitatea de a alege ca acestea să nu i se aplice.

Această restricție, care este în plus față de standardul din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago, trebuie notificată OACI în „Categoría A – Mai exigente sau care depășesc standardul sau practica recomandată (SARP) a OACI”. Este necesară așadar o notificare în temeiul articolului 38 din Convenția de la Chicago, cu privire la capitolul 3 punctul 3.4.2 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago.

3.2.4 Unități eligibile

În conformitate cu articolul 11a din Directiva 2003/87/CE privind activitățile de proiect, creditele trebuie să respecte un anumit număr de criterii pentru a fi considerate eligibile pentru respectarea cerințelor de compensare pentru CORSIA.

În temeiul articolului 11a alineatul (8) din Directiva 2003/87/CE, Comisia adoptă acte de punere în aplicare care enumeră unitățile eligibile pentru conformitatea cu CORSIA pentru operatorii de aeronave din SEE. Printre acestea se numără unitățile considerate eligibile de către Consiliul OACI, dacă provin din state care participă la CORSIA și care sunt părți la Acordul de la Paris.

Această restricție, care este în plus față de standardul de la punctul 4.2.1 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago, trebuie notificată OACI în „Categoría A – Mai exigente sau care depășesc standardul sau practica recomandată (SARP) a OACI”. Este necesară așadar o notificare în temeiul articolului 38 din Convenția de la Chicago, cu privire la capitolul 4

punctul 4.2.1 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago, care precizează: „Unitățile de emisii eligibile în cadrul CORSIA sunt numai unitățile descrise în documentul OACI intitulat «CORSIA Eligible Emissions Units» (Unitățile de emisii eligibile în cadrul CORSIA), care îndeplinesc criteriile de eligibilitate ale unităților de emisii în cadrul CORSIA cuprinse în documentul OACI intitulat «CORSIA Emissions Unit Eligibility Criteria» (Criteriile de eligibilitate ale unităților de emisii în cadrul CORSIA)”.

Pe lângă cerințele menționate mai sus, articolul 11a alineatul (1) din Directiva 2003/87/CE prevede acceptarea altor două tipuri de credite:

- credite autorizate de părți la acorduri în temeiul alineatului (5) din Directiva 2003/87/CE;
- credite acordate pentru proiecte la nivelul Uniunii în temeiul articolului 24a din Directiva 2003/87/CE.

Mai precis, articolul 11a alineatul (5) se referă la acordurile încheiate cu țări terțe, specificând nivelurile de utilizare. Până în prezent, nu există astfel de acorduri cu țări terțe.

Articolul 11a alineatul (1) litera (d) se referă la credite acordate pentru proiecte la nivelul Uniunii în temeiul articolului 24a din Directiva 2003/87/CE. Până în prezent, nu există proiecte în temeiul articolului 24a din Directiva 2003/87/CE.

Având în vedere că aceste credite nu au fost încă autorizate sau acordate, OACI nu trebuie să fie informată imediat cu privire la posibila diferență din dreptul Uniunii, care nu s-a materializat încă în practică.

Statele membre ale UE sunt obligate să notifice imediat OACI de îndată ce autorizarea sau acordarea acestor credite este posibilă din punct de vedere juridic. În acest caz, Comisia trebuie să informeze Consiliul în consecință printr-o notă de informare, iar statele membre ale UE trebuie să notifice imediat OACI, în temeiul articolului 38 din Convenția de la Chicago, cu privire la diferențele față de capitolul 4 punctul 4.2.1 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago, în conformitate cu articolul 3 alineatele (13) și (14) din prezenta decizie a Consiliului. Aceste diferențe vor fi clasificate ca diferențe de categoria B, „Alte mijloace de conformitate” în sistemul EFOD (notificarea electronică a diferențelor).

3.3. Raportarea diferențelor către Comisie

În urma comunicării diferențelor către OACI și în termen de cel mult două luni de la adoptarea prezentei decizii a Consiliului, statele membre ale UE vor informa Comisia cu privire la diferențele transmise. Acest lucru este necesar pentru a asigura respectarea dispozițiilor prezentei decizii a Consiliului.

4. TEMEI JURIDIC

4.1. Temei juridic procedural

4.1.1. Principii

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

Articolul 218 alineatul (9) din TFUE se aplică indiferent dacă Uniunea este sau nu membră a organismului în cauză sau parte la acordul respectiv¹³.

Conceptul de „acte cu efecte juridice” include actele care au efecte juridice în temeiul normelor de drept internațional aplicabile organismului în cauză. Sunt, de asemenea, incluse instrumente care nu au efect obligatoriu în temeiul dreptului internațional, dar care „au vocația de a influența în mod decisiv conținutul reglementării adoptate de legiuitorul Uniunii”¹⁴.

4.1.2. Aplicarea la cazul în discuție

OACI este un organism creat printr-un acord internațional, și anume prin Convenția de la Chicago.

Adoptarea celei de a doua ediții a anexei 16 volumul IV la Convenția de la Chicago este obligatorie pentru Uniune în conformitate cu articolul 90 din Convenția de la Chicago.

Notificarea diferențelor care urmează să fie efectuată de statele membre ale UE are efecte juridice, deoarece poate influența modul în care standardele OACI vor fi puse în aplicare de statele membre, într-un domeniu reglementat de norme comune.

Prin urmare, temeiul juridic procedural al deciziei propuse este articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

4.2. Temei juridic material

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

4.2.1. Principii

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

4.2.2. Aplicarea la cazul în discuție

Notificarea diferențelor care urmează să fie efectuată de statele membre ale UE are efecte juridice, deoarece poate influența modul în care standardele OACI vor fi puse în aplicare de statele membre, într-un domeniu reglementat de norme comune.

¹³ Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014, Germania/Consiliul, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctul 64.

¹⁴ Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014, Germania/Consiliul, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctele 61-64.

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

Prin urmare, temeiul juridic material al deciziei propuse este articolul 192 alineatul (1) din TFUE.

4.3. Concluzii

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

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care urmează să fie adoptată, în numele Uniunii Europene, în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale în ceea ce privește a doua 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

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională („convenția”), care urmărește reglementarea transportului aerian internațional, a intrat în vigoare la 4 aprilie 1947. Prin această convenție a fost înființată Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI).
- (2) Statele membre ale Uniunii („statele membre ale UE”) sunt state contractante la convenția respectivă și membre ale OACI, iar Uniunea are statut de observator în anumite organisme ale OACI.
- (3) În temeiul articolului 54 din convenție, Consiliul OACI poate adopta standarde internaționale și practici recomandate („SARP”).
- (4) Cea de a 21-a Conferință a părților la Convenția-cadru a Organizației Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice s-a încheiat în decembrie 2015 cu adoptarea Acordului de la Paris, al cărui obiectiv este de a limita creșterea temperaturii globale la o valoare sub 2 °C față de nivelurile preindustriale și de a continua eforturile pentru a limita această creștere la 1,5 °C. Toate sectoarele economice trebuie să contribuie la realizarea acestui obiectiv de reducere a emisiilor, inclusiv aviația internațională.
- (5) În 2016, cea de a 39-a Adunare generală a OACI a decis să creeze un mecanism global bazat pe piață pentru a limita emisiile de gaze cu efect de seră generate de aviația internațională la nivelurile din 2020¹⁵. Poziția Uniunii în această privință a fost stabilită prin Decizia (UE) 2016/915 a Consiliului¹⁶.
- (6) La cea de a zecea reuniune a celei de a 214-a sesiuni, Consiliul OACI a adoptat prima ediție a anexei 16 volumul IV la convenție: Standarde internaționale și practici

¹⁵ https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Resolution_A39_3.pdf.

¹⁶ Decizia (UE) 2016/915 a Consiliului din mai 2016 privind poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în ceea ce privește un instrument internațional care urmează să fie elaborat în cadrul organelor OACI și care vizează punerea în aplicare, începând cu 2020, a unei măsuri unice globale bazate pe piață pentru emisiile generate de aviația internațională (JO L 153, 10.6.2016, p. 32).

recomandate referitoare la protecția mediului – Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională („CORSIA”).

- (7) În cadrul celei de a 228-a sesiuni, Consiliul OACI a adoptat Amendamentul 1 la anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago, în urma modificărilor propuse de Comitetul pentru protecția mediului în domeniul aviației și a rezultatului revizuirii periodice a CORSIA din 2022. A doua ediție a anexei 16 volumul IV la Convenția de la Chicago care a rezultat a intrat în vigoare la 1 ianuarie 2024.
- (8) Având în vedere că există anumite diferențe între dreptul Uniunii și a doua ediție a anexei 16 volumul IV la Convenția de la Chicago, trebuie stabilită o poziție a Uniunii cu privire la notificarea diferențelor în temeiul articolului 38 din Convenția de la Chicago.
- (9) În această etapă este propusă următoarea notificare a diferențelor rezultate, deoarece a fost adoptată legislația relevantă a UE în ceea ce privește punerea în aplicare a CORSIA în UE.
- (10) Astfel cum a fost comunicat Secretariatului OACI și recunoscut de acesta, emisiile anuale de CO₂ pentru toate perechile de state raportate de statele membre Secretariatului OACI ca făcând obiectul cerințelor de compensare nu aduc atingere calculării cerințelor de compensare și nici cantității de unități eligibile în cadrul CORSIA care urmează să fie anulate pentru a demonstra conformitatea.
- (11) Abaterile de la standardele și procedurile internaționale fac obiectul articolului 38 din convenție. În conformitate cu dispozițiile acestuia, orice stat contractant al OACI care consideră că este imposibil să respecte din toate punctele de vedere orice astfel de standarde sau proceduri internaționale ori să își alinieze în totalitate propriile reglementări sau practici la orice standarde sau proceduri internaționale după modificarea acestora din urmă sau care consideră necesar să adopte reglementări sau practici care diferă dintr-un anumit punct de vedere față de cele stabilite de un standard internațional trebuie să transmită imediat o notificare către OACI cu privire la diferențele dintre practicile sale și cele stabilite de standardul internațional.
- (12) Decizia (UE) 2018/2027 a Consiliului a notificat diferențele dintre Directiva 2003/87/CE și prima ediție a anexei 16 volumul IV la Convenția de la Chicago. Acestea se referă atât la cerințele de monitorizare, raportare și verificare (MRV), cât și la cerințele de compensare și sunt încă valabile.
- (13) Odată cu adoptarea Regulamentului delegat (UE) 2019/1603 al Comisiei¹⁷, în ceea ce privește măsurile adoptate de Organizația Aviației Civile Internaționale pentru monitorizarea, raportarea și verificarea (MRV) emisiilor generate de aviație în scopul punerii în aplicare a unei măsuri globale bazate pe piață, Uniunea aplică cerințele MRV în conformitate cu anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago. Aplicarea integrală a cerințelor MRV garantează includerea emisiilor perechilor de state în capitolul 3 punctul 3.1 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago. În consecință, factorul de creștere sectorială nu este influențat de nicio diferență în ceea

¹⁷ 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).

ce privește punerea în aplicare de către statele SEE a anexei 16 volumul IV la Convenția de la Chicago.

- (14) În 2023, Directiva (UE) 2023/958 a Parlamentului European și a Consiliului a modificat Directiva 2003/87/CE. Unul dintre obiectivele sale a fost de a continua punerea în aplicare a CORSIA în Uniunea Europeană.
- (15) Directiva 2003/87/CE se aplică indiferent de naționalitatea operatorului de aeronave și se aplică fără distincție zborurilor efectuate în interiorul statelor membre ale UE și/sau țărilor SEE și între acestea.
- (16) Articolul 12 din Directiva 2003/87/CE prevede adoptarea de către Comisia Europeană a unor acte de punere în aplicare care să precizeze metodologia de calculare a cerințelor de compensare pentru operatorii de aeronave.
- (17) La 9 iulie 2024 a fost adoptat Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/1879 al Comisiei de stabilire a normelor de aplicare a Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește calcularea cerințelor de compensare în scopul CORSIA [„Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/1879”].
- (18) În temeiul articolului 25a alineatul (3) din Directiva 2003/87/CE, Comisia adoptă anual o listă a statelor, altele decât țările SEE, Elveția și Regatul Unit, despre care se consideră că aplică CORSIA. În conformitate cu Directiva 2003/87/CE, cerințele de compensare vor fi calculate pentru operatorii cu sediul în statele membre ale UE pentru toate zborurile dintre statele participante la CORSIA, cu excepția zborurilor din interiorul SEE și dintre țările SEE și Elveția și Regatul Unit. Această diferență trebuie comunicată OACI.
- (19) În conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/1879, operatorii mici trebuie să renunțe la obligațiile de compensare a emisiilor, în timp ce anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago îi exceptează în mod implicit și aceștia pot opta să participe. Această diferență trebuie comunicată OACI.
- (20) În conformitate cu Directiva 2003/87/CE, unitățile eligibile în cadrul CORSIA sunt cele stabilite de Consiliul OACI, cu condiția ca acestea să provină dintr-un stat care pune în aplicare Acordul de la Paris și care participă la CORSIA. Această diferență trebuie comunicată OACI.
- (21) În conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066 și cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2067, raportul privind emisiile și raportul independent de verificare nu trebuie să fie transmise direct de către vericator autorităților naționale, spre deosebire de anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago, care impune transmiterea directă. Această diferență trebuie comunicată OACI.
- (22) În conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066, operatorii de aeronave utilizează date de substituție pentru maximum 5 % din totalul zborurilor lor raportate. Anexa 16 volumul IV limitează acest procent la 5 % din zborurile care fac obiectul cerințelor de compensare. Această diferență trebuie comunicată OACI.
- (23) În temeiul Directivei 2003/87/CE, pe lângă zborurile specificate în anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago, următoarele zboruri sunt, de asemenea, exceptate de la cerințele de monitorizare: zborurile efectuate în conformitate cu regulile de zbor la vedere, zborurile efectuate în scopul cercetării științifice sau în scopul testării aeronavelor și zborurile efectuate în cadrul obligațiilor de serviciu public. Această diferență trebuie comunicată OACI.

- (24) În conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066, operatorii de aeronave care nu sunt eligibili să utilizeze instrumente de estimare a emisiilor trebuie să utilizeze metoda A sau metoda B ca metode de monitorizare a utilizării combustibilului. Aceștia trebuie să utilizeze aceleași metode pentru a raporta toate zborurile, inclusiv zborurile care nu fac obiectul cerințelor de compensare. Această diferență trebuie comunicată OACI.
- (25) În conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066, termenul în care un operator de aeronave poate prezenta un plan actualizat de monitorizare a emisiilor în cazul unei modificări semnificative este mai scurt decât cel prevăzut de SARP-uri. Această diferență trebuie comunicată OACI.
- (26) În conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066, fiecare operator de aeronave trebuie să aibă propriul plan de monitorizare distinct și să prezinte rapoarte separate, indiferent dacă acesta este o filială sau o entitate deținută integral de un alt operator de aeronave. Această diferență trebuie comunicată OACI.
- (27) În conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066, termenul de raportare pentru operatorii de aeronave este data de 31 martie a fiecărui an, pentru transmiterea datelor privind emisiile din anul calendaristic precedent, în timp ce SARP-urile CORSIA impun transmiterea până la data de 30 aprilie a fiecărui an. Această diferență trebuie comunicată OACI.
- (28) În conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066, operatorul de aeronave își prezintă planul de monitorizare: (i) cu cel puțin patru luni înainte de începerea activităților de aviație care intră sub incidența anexei I la Directiva 2003/87/CE sau (ii) fără întârzieri nejustificate după începerea acestor activități, dar nu mai târziu de șase săptămâni după începerea acestor activități. Această diferență trebuie comunicată OACI.
- (29) În temeiul Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2018/2067, raportul privind emisiile trebuie verificat de verificatori acreditați de organismul național de acreditare al unuia dintre statele Spațiului Economic European, în timp ce SARP-urile CORSIA nu conțin o astfel de restricție. Această diferență trebuie comunicată OACI.
- (30) Până în prezent, nu există credite autorizate de părțile la acorduri în temeiul alineatului (5) din Directiva 2003/87/CE și nici credite acordate pentru proiecte la nivelul Uniunii în temeiul articolului 24a din Directiva 2003/87/CE. În practică, nu există nicio diferență. După autorizarea creditelor din proiecte în conformitate cu acordurile încheiate cu țări terțe sau după acordarea de credite din proiecte gestionate de statele membre ale UE care vizează reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră care nu sunt deja reglementate de Directiva 2003/87/CE, sau ambele, statele membre trebuie să notifice OACI diferențele în ceea ce privește faptul că astfel de credite pot fi utilizate pentru respectarea CORSIA.
- (31) În acest caz, Comisia trebuie să informeze Consiliul în consecință printr-o notă de informare, iar statele membre ale UE trebuie să notifice imediat OACI.
- (32) Statele membre ale UE trebuie să informeze Comisia cu privire la diferențele pe care le-au notificat OACI după transmiterea lor, în termen de cel mult două luni de la intrarea în vigoare a prezentului act.
- (33) Este oportun să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul Consiliului OACI, întrucât adoptarea celei de a doua ediții a anexei 16 volumul IV este obligatorie pentru statele membre în temeiul articolului 90 din Convenția de la Chicago.

- (34) Poziția Uniunii urmează să fie exprimată de toate statele membre ale Uniunii, acționând împreună în interesul Uniunii,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care urmează să fie adoptată în ceea ce privește diferențele față de anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago care trebuie notificate este următoarea: fiecare stat membru oferă explicația prevăzută la articolul 2 și completează diferențele în sistemul OACI de notificare electronică a diferențelor în condițiile descrise la articolul 3 alineatele (1)-(15) din prezenta decizie.

Articolul 2

Pentru diferențele de mai jos se oferă următoarea explicație:

„În ceea ce privește compensarea, există diferențe între Directiva 2003/87/CE și normele detaliate adoptate de Comisie, pe de o parte, și CORSIA, pe de altă parte. Normele Uniunii Europene aplicabile în acest sens la [20 decembrie 2024] sunt cuprinse în principal în Directiva 2003/87/CE, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva (UE) 2023/958, Directiva (UE) 2023/959 și Decizia nr. 334/2023 a Comitetului mixt al SEE.

Diferențele notificate de [statul membru] la [data] în temeiul Deciziei (UE) 2018/2027 a Consiliului rămân valabile.”

Articolul 3

1. O diferență față de punctele 3.1.4 și 3.2 din capitolul 3 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională: Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA), „Cerințe de compensare a emisiilor de CO₂”, cu următoarele detalii privind diferența:

„În conformitate cu Directiva 2003/87/CE, [statul membru] notifică OACI că emisiile generate de zborurile operate de operatori cu sediul în [statul membru], în interiorul Spațiului Economic European sau de zborurile operate din Spațiul Economic European către și dinspre Elveția sau Regatul Unit nu fac obiectul cerințelor de compensare. Emisiile generate de aceste zboruri nu sunt incluse în calculul variabilei OE de la punctul 3.2.1. pentru operatorii administrați de [statul membru].”

Participarea la schemele regionale de comercializare obligă operatorii din [statul membru] să abordeze aceste emisii.

Aceste scheme regionale de comercializare a certificatelor de emisii care acoperă emisiile respective au ca rezultat un nivel mai ridicat de strictețe din punctul de vedere al mediului decât CORSIA, întrucât acoperă o parte mai mare a emisiilor generate de zborurile dintre statele SEE și de zborurile dintre statele SEE și Regatul Unit și Elveția.

Schema Uniunii Europene de comercializare a certificatelor de emisii, astfel cum a fost instituită prin Directiva 2003/87/CE, se aplică operatorilor de transport aerian indiferent de naționalitatea lor, asigurând egalitatea de tratament pe rute în ceea ce privește obligația de restituire a certificatelor ETS.”

Această diferență trebuie clasificată ca diferență de categoria A, „Mai exigente sau care depășesc standardul sau practica recomandată a OACI” în sistemul EFOD (notificarea electronică a diferențelor) și ca „diferență semnificativă”.

2. O diferență față de punctul 3.4.2 din capitolul 3 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională: Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA), „Cerințe de compensare a emisiilor de CO₂”, cu următoarele detalii privind diferența:

„În conformitate cu articolul 4 alineatul (4) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/1879, [statul membru] notifică OACI că operatorii de aeronave cu o cerință finală de compensare pentru perioada de conformitate de trei ani mai mică de 3 000 de tone sunt supuși cerințelor de compensare. Cu toate acestea, operatorii de aeronave respectivi pot solicita statului să fie scutiți de cerințele de compensare. Acest lucru este diferit de anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago, potrivit căreia operatorul de aeronave care îndeplinește condițiile de la punctul 3.4.2 nu este supus cerințelor de compensare, dar poate alege să compenseze în mod voluntar emisiile respective.”

Această diferență trebuie clasificată ca diferență de categoria A, „Mai exigente sau care depășesc standardul sau practica recomandată a OACI” în sistemul EFOD (notificarea electronică a diferențelor) și nu ca „diferență semnificativă”.

3. O diferență față de punctul 4.2.1 din capitolul 4 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională: Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA), „Anularea unităților de emisii eligibile în cadrul CORSIA”, cu următoarele detalii privind diferența:

„În conformitate cu articolul 11a din Directiva 2003/87/CE [statul membru] notifică OACI că, pe lângă criteriile incluse în documentul OACI intitulat «CORSIA Emissions Unit Eligibility Criteria» (Criteriile de eligibilitate ale unităților de emisii în cadrul CORSIA), trebuie îndeplinite următoarele condiții astfel încât unitățile să fie considerate eligibile pentru conformitatea cu CORSIA pentru operatorii administrați de [statul membru].

- (a) Unitățile trebuie să provină dintr-un stat care este parte la Acordul de la Paris în momentul utilizării.
- (b) Unitățile trebuie să provină dintr-un stat care participă la compensarea CORSIA.

Acest lucru duce la un nivel mai ridicat de strictețe din punctul de vedere al mediului.”

Această diferență trebuie clasificată ca diferență de categoria A, „Mai exigente sau care depășesc standardul sau practica recomandată a OACI” în sistemul EFOD (notificarea electronică a diferențelor) și ca „diferență semnificativă”.

4. O diferență față de punctul 2.4.1.5 din capitolul 2 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională: Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA), „Monitorizarea, raportarea și verificarea (MRV) emisiilor anuale de CO₂ ale operatorilor de avioane”, cu următoarele detalii privind diferența:

„În conformitate cu articolul 68 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066 și cu articolul 27 alineatul (2) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2067, [statul membru] notifică OACI că raportul privind emisiile și raportul de verificare corespunzător sunt transmise statului numai de către operatorul de aeronave. Această cerință este echivalentă cu cerința de la punctul 2.4.1.5 din capitolul 2 din anexa 16 volumul IV, conform căreia, în plus, organismul de verificare trebuie să transmită statului, în mod independent, o copie a raportului privind emisiile și a raportului de verificare aferent.”

Această diferență trebuie clasificată ca diferență de categoria B, „Alte mijloace de conformitate” în sistemul EFOD (notificarea electronică a diferențelor) și nu ca „diferență semnificativă”.

5. O diferență față de punctul 2.1.1 din capitolul 2 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională: Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA), „Monitorizarea, raportarea și verificarea (MRV) emisiilor anuale de CO₂ ale operatorilor de avioane”, cu următoarele detalii privind diferența:

„În conformitate cu anexa I la Directiva 2003/87/CE, [statul membru] notifică OACI că, în plus față de excepțiile prevăzute la punctele 2.1.1 și 2.1.3 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago, standardele și practicile recomandate nu se vor aplica următoarelor zboruri care pleacă din SEE sau sosesc în SEE:

- (a) orice zboruri efectuate exclusiv în conformitate cu regulile de zbor la vedere definite în anexa 2 la Convenția de la Chicago;
- (b) zboruri efectuate exclusiv în scopul cercetării științifice sau în scopul verificării, al testării sau al certificării aeronavei sau a echipamentului de bord sau de sol;
- (c) zboruri efectuate în cadrul obligațiilor de serviciu public impuse în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1008/2008¹⁸.”

Această diferență trebuie clasificată ca diferență de categoria C, „Pusă în aplicare parțial” în sistemul EFOD (notificarea electronică a diferențelor) și nu ca „diferență semnificativă”.

6. O diferență față de punctele 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2 și 2.2.1.3.6 din capitolul 2 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională: Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA), „Monitorizarea, raportarea și verificarea (MRV) emisiilor anuale de CO₂ ale operatorilor de avioane”, cu următoarele detalii privind diferența:

„În conformitate cu articolul 55 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066, operatorii de aeronave care operează mai puțin de 243 de zboruri per perioadă timp de trei perioade consecutive a câte patru luni și operatorii de aeronave care operează zboruri cu emisii anuale totale mai mici de 25 000 de tone de CO₂ pe an sunt considerați emițători mici. [Statul membru] notifică OACI că operatorii de aeronave care depășesc pragul pentru emițători mici utilizează metoda A sau metoda B ca metodă de monitorizare a utilizării combustibilului.”

¹⁸

Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (JO L 293, 31.10.2008, p. 3).

„În conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066, [statul membru] notifică OACI că operatorii de aeronave utilizează metoda selectată de monitorizare a utilizării combustibilului pentru toate zborurile lor raportate, inclusiv pentru zborurile internaționale care nu fac obiectul cerințelor de compensare.”

„În conformitate cu Directiva 2003/87/CE, [statul membru] notifică OACI că operatorii de aeronave care îndeplinesc cerințele de la punctele 2.1.1 și 2.1.3 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago, după 1 ianuarie 2021, pentru prima dată fără a se califica drept operatori nou-intrați și care nu sunt emițători mici utilizează direct o metodă de monitorizare a utilizării combustibilului.”

Această diferență trebuie clasificată ca diferență de categoria A, „Mai exigente sau care depășesc standardul sau practica recomandată a OACI” în sistemul EFOD (notificarea electronică a diferențelor) și nu ca „diferență semnificativă”.

7. O diferență față de punctul 2.5.1.1 din capitolul 2 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională: Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA), „Monitorizarea, raportarea și verificarea (MRV) emisiilor anuale de CO₂ ale operatorilor de avioane”, cu următoarele detalii privind diferența:

„În conformitate cu articolul 66 alineatul (2) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066, operatorul de aeronave utilizează date de substituție pentru perioada de timp respectivă, calculate în conformitate cu metoda alternativă definită în planul de monitorizare, cu condiția ca lacunele în materie de date să nu depășească 5 % din totalul zborurilor raportate. În cazul în care se identifică lacune în materie de date pentru mai mult de 5 % din zborurile anuale, operatorul trebuie să informeze autoritatea competentă și să ia măsuri corective pentru a îmbunătăți colectarea datelor.”

Această diferență trebuie clasificată ca diferență de categoria A, „Mai exigente sau care depășesc standardul sau practica recomandată a OACI” în sistemul EFOD (notificarea electronică a diferențelor) și nu ca „diferență semnificativă”.

8. Următoarea diferență se aplică punctelor 2.2.1.3.3, 2.2.1.3.4 și 2.2.1.3.5 din capitolul 2 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională: Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA), „Monitorizarea, raportarea și verificarea (MRV) emisiilor anuale de CO₂ ale operatorilor de avioane”, cu următoarele detalii privind diferența:

„În conformitate cu articolul 55 alineatul (4) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066, [statul membru] notifică OACI că, în cazul în care operatorul de aeronave depășește pragul pentru emițătorii mici într-un anumit an (y), operatorul de aeronave prezintă un plan actualizat de monitorizare a emisiilor fără întârzieri nejustificate, cu excepția cazului în care s-a convenit altfel cu autoritatea CORSIA din [statul membru].”

Această diferență trebuie clasificată ca diferență de categoria A, „Mai exigente sau care depășesc standardul sau practica recomandată a OACI” în sistemul EFOD (notificarea electronică a diferențelor) și nu ca „diferență semnificativă”.

9. Următoarea diferență se aplică punctului 1.2.6 din capitolul 1 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională: Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA), „Administrare”, cu următoarele detalii privind diferența:

„În temeiul articolului 51 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066, [statul membru] notifică OACI că fiecare operator de aeronave trebuie să aibă propriul plan de monitorizare și să raporteze separat, chiar dacă acesta este o filială deținută integral de un alt operator de aeronave, astfel cum se prevede în anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago.”

Această diferență trebuie clasificată ca diferență de categoria A, „Mai exigente sau care depășesc standardul sau practica recomandată a OACI” în sistemul EFOD (notificarea electronică a diferențelor) și nu ca „diferență semnificativă”.

10. Următoarea diferență se aplică punctului 1.5 din capitolul 1 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională: Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA), „Administrare”, cu următoarele detalii privind diferența:

„În conformitate cu articolul 68 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066, [statul membru] notifică OACI că termenul de raportare pentru operatorii de aeronave este data de 31 martie, și nu data de 30 aprilie a fiecărui an, pentru transmiterea emisiilor din anul calendaristic precedent, astfel cum se prevede în anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago.”

Această diferență trebuie clasificată ca diferență de categoria A, „Mai exigente sau care depășesc standardul sau practica recomandată a OACI” în sistemul EFOD (notificarea electronică a diferențelor) și nu ca „diferență semnificativă”.

11. Următoarea diferență se aplică punctelor 2.2.2.1, 2.2.2.2 și 2.2.2.3 din capitolul 2 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională: Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA), „Monitorizarea, raportarea și verificarea (MRV) emisiilor anuale de CO₂ ale operatorilor de avioane”, cu următoarele detalii privind diferența:

„În conformitate cu articolul 52 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066, [statul membru] notifică OACI că operatorii de aeronave trebuie să prezinte planul de monitorizare cu cel puțin patru luni înainte de începerea activităților de aviație care intră sub incidența anexei I la Directiva 2003/87/CE sau fără întârzieri nejustificate după începerea activităților de aviație și nu mai târziu de șase săptămâni de la această dată. Acest calendar diferă de anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago, potrivit căreia operatorii nou-intrați prezintă planuri de monitorizare a emisiilor în termen de trei luni de la data la care intră în domeniul său de aplicare. În plus, operatorii de aeronave care intră în domeniul de aplicare pentru prima dată (fără a se califica drept operatori nou-intrați) își prezintă planurile în termen de trei luni.”

Această diferență trebuie clasificată ca diferență de categoria A, „Mai exigente sau care depășesc standardul sau practica recomandată a OACI” în sistemul EFOD (notificarea electronică a diferențelor) și nu ca „diferență semnificativă”.

12. Următoarea diferență se aplică punctului 2.4.2.1 din capitolul 2 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională: Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA), „Monitorizarea, raportarea și verificarea (MRV) emisiilor anuale de CO₂ ale operatorilor de avioane”, cu următoarele detalii privind diferența:

„În conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2067 și în plus față de condițiile stabilite la punctul 2.4.2.1 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago, [statul membru] notifică OACI că raportul privind emisiile trebuie

verificat de verificatori acreditați în conformitate cu acest regulament și de un organism național de acreditare al unuia dintre statele din Spațiul Economic European.”

Această diferență trebuie clasificată ca diferență de categoria A, „Mai exigente sau care depășesc standardul sau practica recomandată a OACI” în sistemul EFOD (notificarea electronică a diferențelor) și nu ca „diferență semnificativă”.

13. O diferență față de punctul 4.2.1 din capitolul 4 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională: Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA), „Anularea unităților de emisii eligibile în cadrul CORSIA”, cu următoarele detalii privind diferența:

„În conformitate cu articolul 11a din Directiva 2003/87/CE, [statul membru] notifică OACI că, pe lângă unitățile aprobate de Consiliul OACI și în conformitate cu [a treia diferență privind criteriile unităților suplimentare], următoarele unități pot fi utilizate de operatorii înregistrați în [statul membru] pentru a-și respecta obligațiile care le revin în temeiul CORSIA:

credite care au fost acordate pentru proiecte la nivelul Uniunii în temeiul articolului 24a din Directiva 2003/87/CE. Acestea sunt credite acordate pentru proiecte gestionate de statele membre ale UE care reduc emisiile de gaze cu efect de seră care nu intră sub incidența EU ETS. Acestea nu conduc la o dublă contabilizare și nu împiedică punerea în aplicare a altor măsuri de politică menite să reducă emisiile care nu sunt reglementate de Directiva 2003/87/CE.”

Această diferență se notifică atunci când sunt îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 24a din Directiva 2003/87/CE și sunt acordate aceste credite. Atunci când se notifică diferența, aceasta trebuie clasificată ca diferență de categoria B, „Alte mijloace de conformitate” în sistemul EFOD (notificarea electronică a diferențelor) și nu ca „diferență semnificativă”.

14. O diferență față de punctul 4.2.1 din capitolul 4 din anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională: Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA), „Anularea unităților de emisii eligibile în cadrul CORSIA”, cu următoarele detalii privind diferența:

„În conformitate cu articolul 11a din Directiva 2003/87/CE, [statul membru] notifică OACI că, pe lângă unitățile aprobate de Consiliul OACI și în conformitate cu [a treia diferență privind criteriile unităților suplimentare], următoarele unități pot fi utilizate de operatorii înregistrați în [statul membru] pentru a-și respecta obligațiile care le revin în temeiul CORSIA:

credite care au fost autorizate de părți la acorduri în temeiul articolului 11a alineatul (5) din Directiva 2003/87/CE. Acestea sunt credite autorizate în ceea ce privește acordurile încheiate bilateral cu țări terțe [a se preciza acordul].”

Această diferență se notifică atunci când sunt îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 11a alineatul (5) din Directiva 2003/87/CE și sunt acordate aceste credite. Atunci când se notifică diferența, aceasta trebuie clasificată ca diferență de categoria B, „Alte mijloace de conformitate” în sistemul EFOD (notificarea electronică a diferențelor) și nu ca „diferență semnificativă”.

15. Cu excepția alineatelor (13) și (14), fiecare stat membru notifică diferențele prevăzute la prezentul articol în termen de cel mult două luni de la intrarea în vigoare a prezentei decizii și informează Comisia în consecință. Comisia informează Consiliul în consecință, printr-o notă de informare, de îndată ce sunt îndeplinite condițiile prevăzute la alineatele (13) și (14). Ulterior, statele membre ale UE notifică imediat OACI.

Articolul 4

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

Articolul 5

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu
Președintele*