



Bruxelles, 13.5.2020
COM(2020) 194 final

2020/0078 (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 notificarea participării voluntare la Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA) începând cu 1 ianuarie 2021 și în ceea ce privește opțiunea selectată pentru calcularea, în perioada 2021-2023, a cerințelor de compensare care îi vizează pe operatorii de aeronave

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Prezenta propunere se referă la o decizie de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată, în numele Uniunii Europene, în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale, în ceea ce privește participarea voluntară la Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSA) începând cu 1 ianuarie 2021 și în ceea ce privește opțiunea selectată pentru calcularea, în perioada 2021-2023, a cerințelor de compensare care îi vizează pe operatorii de aeronave.

2. CONTEXTUL PROPUNERII

2.1. Convenția de la Chicago și Acordul de la Paris

Convenția de la Chicago (denumită în continuare „convenția”) are ca scop reglementarea transportului aerian internațional. Ea a intrat în vigoare la 4 aprilie 1947, iar pe baza sa a fost înființată Organizația Aviației Civile Internaționale.

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

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

2.2. Organizația Aviației Civile Internaționale

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

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

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

Cerințele de monitorizare, raportare și verificare (MRV) referitoare la emisiile de CO₂ generate de zborurile internaționale, prevăzute de anexa 16 volumul IV, se aplică de la 1 ianuarie 2019. Cerințele de compensare a CO₂ prevăzute de anexa 16 volumul IV se vor aplica de la 1 ianuarie 2021.

Capitolul 3 punctele 3.1.3 și 3.2.1 și apendicele 1 („Proceduri administrative”) la anexa 16 volumul IV impun statelor să notifice OACI, până la 30 iunie 2020, în legătură cu

- decizia lor de participare voluntară sau de încetare a participării voluntare de la 1 ianuarie 2021¹;
- opțiunea pe care au selectat-o pentru calcularea, în perioada 2021-2023, a cerințelor de compensare care îi vizează pe operatorii de aeronave

2.4. Sistemul UE de comercializare a certificatelor de emisii

Sectorul aviației a fost inclus, începând din 2012, în sistemul UE de comercializare a certificatelor de emisii (*EU's Emissions Trading System*, EU ETS)². EU ETS a acoperit emisiile generate de zborurile care aterizează în și pleacă din Spațiul Economic European (SEE), inclusiv înspre și dinspre țări terțe. Cu toate acestea, pentru a impulsiona dinamica din cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale și a facilita progresele în direcția unei abordări globale a reducerii emisiilor generate de aviația internațională, Uniunea a adoptat derogări temporare pentru limitarea domeniului geografic de aplicare, astfel încât acesta să acopere doar zborurile din interiorul SEE, excluzând astfel zborurile din afara SEE, în așteptarea evoluțiilor internaționale³.

Ultima revizuire a Directivei 2003/87/CE, din 2017, transpune înțelegerea faptului că, așa cum se menționează la articolul 28b, CORSIA urmează să fie luată în considerare prin intermediul unei modificări a regimului care reglementează UE ETS, sub rezerva unei evaluări a caracteristicilor esențiale ale CORSIA, inclusiv în ceea ce privește participarea, și că acest lucru trebuie realizat într-o manieră consecventă cu obiectivul climatic al UE pentru 2030 (în conformitate cu principiul neregăsării, prevăzut în Acordul de la Paris⁴).

3. POZIȚIA CARE URMEAZĂ SĂ FIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII

3.1. Context

Uniunea este un susținător ferm al măsurii globale bazate pe piață, instituită de OACI pentru limitarea emisiilor generate de aviația internațională (CORSIA), măsură care contribuie la combaterea schimbărilor climatice. Sprijinul Uniunii a fost demonstrat, printre altele, de Parlamentul European și de Consiliu, prin modificarea EU ETS de trei ori pentru a facilita progresele în cadrul OACI.

Deși obiectivul inițial al CORSIA se limitează la compensarea creșterii emisiilor începând din 2020, este important să se sprijine progresele inițiale și să se contribuie la o participare adecvată în interesul îndeplinirii obiectivului acesteia.

¹ Punctul 3.1.3 se referă la „inclusiunea statului în documentul OACI intitulat «*CORSIA States for Chapter 3 State Pairs*»”. Punctul include o notă care precizează că documentul în cauză se referă la „state care s-au oferit să participe, în mod voluntar, pe parcursul perioadelor de conformare, între 1 ianuarie 2021 și 31 decembrie 2026”. Trebuie, de asemenea, remarcat faptul că apendicele 1 prevede obligația statelor de a notifica OACI cu privire la orice decizie de întrerupere a participării voluntare, până la data de 30 iunie a fiecărui an care precedă anul în care participarea voluntară ar urma să înceteze.

² Directiva 2008/101/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 de modificare a Directivei 2003/87/CE pentru a include activitățile de aviație în sistemul de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității, JO L 8, 13.1.2009, p. 3.

³ În cazul în care Parlamentul European și Consiliul nu adoptă nicio modificare a Directivei EU ETS până în decembrie 2023, ulterior acestei date, EU ETS ar urma să revină automat la domeniul său de aplicare inițial în ceea ce privește aviația, respectiv reglementarea tuturor zborurilor care pleacă de pe aeroporturi situate în statele membre ale UE și în toate statele AELS și care sosesc pe alte aeroporturi din UE/AELS sau în țări terțe, precum și a zborurilor care au ca destinație aeroporturi din UE/AELS și provin din țări terțe, dacă aceste zboruri nu sunt exceptate prin legislație delegată.

⁴ Articolul 3 din Acordul de la Paris.

Decizia (UE) 2016/915 a Consiliului⁵ a stabilit poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii Europene în ceea ce privește instrumentul internațional care va fi elaborat în cadrul organismelor OACI și care vizează punerea în aplicare, începând cu 2020, a unei măsuri unice globale bazate pe piață pentru emisiile generate de aviația internațională.

Obiectivul Regulamentului (UE) 2017/2392⁶ este, în particular, pregătirea „punerii în aplicare a unei măsuri globale bazate pe piață începând din 2021”. După cum se indică în regulament, „aplicarea [...] concretă [a măsurii respective] va necesita măsuri la nivel național din partea membrilor OACI.”

Articolul 28b din Directiva 2003/87/CE (Directiva ETS)⁷ prevede că „în termen de 12 luni de la adoptarea de către OACI a instrumentelor relevante și înainte ca măsura globală bazată pe piață să devină operațională, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului în care examinează modalități ca aceste instrumente să fie puse în aplicare în dreptul Uniunii prin intermediul unei revizuii a prezentei directive. De asemenea, în raportul respectiv, Comisia ar trebui să ia în considerare normele aplicabile în ceea ce privește zborurile efectuate în interiorul SEE, după caz. Raportul examinează, de asemenea, nivelul de ambiție și integritatea de mediu generală a măsurii globale bazate pe piață, inclusiv nivelul de ambiție general în ceea ce privește obiectivele Acordului de la Paris, nivelul de participare, forța executorie a acesteia, transparența, sancțiunile pentru neconformitate, procedurile de consultare a opiniei publice, calitatea creditelor de compensare, monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor, registrele, responsabilitatea, precum și normele privind utilizarea de biocarburanți.”

Decizia (UE) 2018/2027 a Consiliului⁸ a stabilit poziția care urmează să fie adoptată, în numele Uniunii, în cadrul OACI, în legătură cu prima ediție a SARP-urilor referitoare la CORSIA, în ceea ce privește diferențele care trebuie notificate. În conformitate cu decizia respectivă, statele membre au notificat diferențele față de OACI, subliniind diferențele dintre EU ETS și CORSIA (bazate pe rute, respectiv pe state), precum și faptul că implementarea CORSIA la nivelul UE urma să aibă loc prin intermediul unei revizuii a EU ETS, așa cum se convenise în ultima revizuire a acestuia din 2017⁹. Obiectivul a fost menținerea acquis-ului și a viitorului spațiu de politică al UE, precum și a nivelului de ambiție al UE în materie de climă.

⁵ Decizia (UE) 2016/915 a Consiliului din 30 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.

⁶ Regulamentul (UE) 2017/2392 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 decembrie 2017 de modificare a Directivei 2003/87/CE în vederea menținerii actualelor limitări ale domeniului de aplicare pentru activitățile de aviație și în vederea pregătirii punerii în aplicare a unei măsuri globale bazate pe piață începând din 2021, JO L 350, 29.12.2017, p. 7.

⁷ 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 Uniunii și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului, JO L 275, 25.10.2003, p. 32.

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

⁹ Regulamentul (UE) 2017/2392 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 decembrie 2017 de modificare a Directivei 2003/87/CE în vederea menținerii actualelor limitări ale domeniului de aplicare pentru activitățile de aviație și în vederea pregătirii punerii în aplicare a unei măsuri globale bazate pe piață începând din 2021, JO L 350, 29.12.2017, p. 7.

La 4 martie 2020, Comisia a adoptat o propunere privind „Legea europeană a climei”¹⁰, conform căreia Uniunea va fi obligată să îndeplinească obiectivul de neutralitate climatică în Uniune până în 2050, ca parte a efortului de realizare a obiectivului pe termen lung privind temperatura, prevăzut la articolul 2 din Acordul de la Paris. Propunerea se bazează pe concluzia că trebuie întreprinse acțiuni suplimentare și că va fi necesară o contribuție din partea fiecărui sector, întrucât se preconizează că politicile actuale vor reduce emisiile de gaze cu efect de seră doar cu 60 % până în 2050, făcând astfel necesară depunerea unor eforturi suplimentare importante pentru realizarea neutralității climatice.

În fine, Uniunea și-a exprimat în mai multe rânduri angajamentul politic de a implementa CORSIA de la începutul etapei-pilot a acesteia. Cel mai recent, declarația făcută în numele UE și al statelor sale membre la cea de a 40-a Adunare a OACI din 2019 a servit, pe de o parte, pentru a indica faptul că Uniunea își va menține spațiul de politică și nivelul de ambiție în materie de climă în ceea ce privește implementarea CORSIA prin EU ETS, iar, pe de altă parte, pentru a exprima faptul că Uniunea și statele sale membre au continuat să „sprijine puternic CORSIA” și au rămas „pe deplin angajate să o implementeze de la începutul etapei-pilot”. Uniunea a reamintit în mod constant necesitatea menținerii legislației UE relevante și a nivelului de ambiție în materie de climă, în concordanță cu ultima versiune a EU ETS și cu cele reiterate în diferențele notificate în 2018, precum și în declarația UE transmisă la cea de a 40-a Adunare a OACI. De atunci, Parlamentul European a solicitat Comisiei și statelor membre să păstreze autonomia legislativă a UE în punerea în aplicare a Directivei ETS¹¹.

3.2. Poziția propusă

Înainte de data de 30 iunie 2020 – termenul-limită stabilit de SARP referitoare la CORSIA – este necesar să se adopte poziția în numele Uniunii, pentru a permite statelor membre să prezinte notificările necesare.

Cu privire la prima chestiune – și anume notificarea oricărei decizii de participare voluntară sau de renunțare la participarea voluntară începând de la 1 ianuarie 2021 – luând în considerare angajamentul politic asumat în mod repetat de Uniune și recunoscut deja de OACI, avantajele preconizate în domeniile mediului și transportului internațional, asociate cu CORSIA, precum și absența unei alternative viabile la nivel global, se propune notificarea participării voluntare a statelor membre de la începutul etapei-pilot la 1 ianuarie 2021. Notificarea va face obiectul diferențelor prezentate în 2018, în conformitate cu Decizia (UE) 2018/2027 a Consiliului și al oricăror diferențe viitoare, și nu va aduce atingere nici revizuirii EU ETS convenite în 2017, nici nivelului de ambiție în materie de climă al UE și nici Directivei privind energia regenerabilă¹².

Cu privire la cea de a doua chestiune – și anume notificarea opțiunii selectate pentru calcularea cerințelor de compensare ale operatorului de aeronave în perioada 2021-2023 – se propune selectarea opțiunii emisiilor din 2021, 2022, respectiv 2023, pentru fiecare an al etapei-pilot, în locul emisiilor din 2020 pentru fiecare an în parte. Această abordare ia în considerare avantajele preconizate în domeniile mediului și transportului internațional, nevoia de a oferi operatorilor stimulente pentru a-și reduce impactul asupra mediului și importanța acțiunilor timpurii, ținând de asemenea cont de dimensiunea costurilor potențiale de compensare pentru operatorii europeni și de toate impacturile asupra competitivității acestora

¹⁰ Propunere a Comisiei de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentului (UE) 2018/1999 (Legea europeană a climei), 4.3.2020, COM(2020) 80.

¹¹ Rezoluția Parlamentului European din 28 noiembrie 2019 referitoare la Conferința ONU din 2019 de la Madrid (Spania) privind schimbările climatice (COP 25), P9_TA(2019)0079.

¹² Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile, JO L 328, 21.12.2018, p. 82.

la nivel internațional. Într-adevăr, comparativ cu alegerea lui 2020 ca an de referință, alegerea anilor 2021, 2022, respectiv 2023 ar trebui să conducă la o mai mare eficacitate din punctul de vedere al mediului. Aceasta deoarece se estimează că emisiile generate de aviația internațională vor fi mai mari în cursul anilor 2021, 2022 și 2023 decât în cursul anului 2020, nu în ultimul rând din cauza impactului semnificativ al pandemiei de COVID-19 asupra traficului aerian și a emisiilor.

În acest context, este necesar să se asigure faptul că diferențele actuale și posibilele diferențe viitoare dintre legislația Uniunii și CORSIA sunt luate în considerare în mod corespunzător. Prin urmare, notificarea menționată mai sus trebuie să includă o trimitere la diferența notificată pe baza Deciziei (UE) 2018/2027 a Consiliului. Întrucât această diferență, în măsura în care este încă relevantă, se referă doar la atribuirea de competențe statelor în ceea ce-i privește pe diferiții operatori, datorită anumitor diferențe de concepție între CORSIA și EU ETS, notificarea menționată mai sus trebuie să rezerve și posibilitatea notificării unor diferențe suplimentare.

4. COERENȚA CU ALTE POLITICI ALE UNIUNII

Propunerea de decizie este în concordanță cu alte politici ale Uniunii, în special cu politicile din domeniul energiei, al mediului și al transporturilor, și le completează. Ea reamintește legătura dintre participarea la CORSIA și o revizuire a Directivei EU ETS de către Parlamentul European și Consiliu, conform prevederilor Regulamentului 2017/2392. Cu toate acestea, Comisia nu a prezentat încă raportul prevăzut în temeiul articolului 28b din Directiva ETS, iar, la un nivel mai general, nu se cunoaște încă viitoarea decizie a legiuitorului în acest domeniu. Prin urmare, această notificare trebuie considerată o etapă intermediară, având în vedere capitolul 3 punctele 3.1.3 și 3.2.1 și apendicele 1 la anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago.

Pentru a se asigura faptul că această etapă intermediară nu aduce atingere viitoarelor decizii de politică ale colegiuitorilor, notificarea trebuie să includă o trimitere la diferența notificată deja în conformitate cu Decizia (UE) 2018/2027 a Consiliului și posibilitatea notificării unor diferențe suplimentare, așa cum se menționează mai sus.

5. TEMEI JURIDIC

5.1. Temeiul juridic procedural

5.1.1. Principii

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

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

5.1.2. Aplicarea la cazul în discuție

În temeiul capitolului 3 punctul 3.1.3 și al apendicelui 1 („Proceduri administrative”) la anexa 16 volumul IV la convenție, statele au obligația de a notifica OACI, până la 30 iunie 2020,

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

decizia lor de participare voluntară sau de întrerupere a participării voluntare începând cu 1 ianuarie 2021, precum și opțiunea pe care au selectat-o, în conformitate cu punctul 3.2.1 din anexa 16 volumul IV la convenție, pentru calcularea, în perioada 2021-2023, a cerințelor de compensare care îi vizează pe operatorii de aeronave.

Din aceste dispoziții rezultă că anumite efecte juridice ale CORSIA – adoptată printr-o decizie a Consiliului OACI, un organism creat printr-un acord – depind de transmiterea unor notificări relevante către OACI, precum și de termenii notificărilor respective. Prin urmare, adoptarea unei poziții a Uniunii cu privire la aceste notificări intră în domeniul de aplicare al articolului 218 alineatul (9) din TFUE.

5.2. Temeiul juridic material

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

5.2.1. Principii

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

5.2.2. Aplicarea la cazul în discuție

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

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

5.3. Concluzie

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 notificarea participării voluntare la Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSA) începând cu 1 ianuarie 2021 și în ceea ce privește opțiunea selectată pentru calcularea, în perioada 2021-2023, a cerințelor de compensare care îi vizează pe operatorii de aeronave

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională (denumită în continuare „convenția”), care urmărește reglementarea transportului aerian internațional, a intrat în vigoare la 4 aprilie 1947. Prin această convenție a fost înființată Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI).
- (2) Toate statele membre ale Uniunii sunt state contractante la convenție și membre ale OACI, în timp ce Uniunea are statut de observator în anumite organisme ale OACI.
- (3) Cea de a 21-a Conferință a părților la Convenția-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice a adoptat, în decembrie 2015, Acordul de la Paris, al cărui obiectiv este de a limita creșterea temperaturii globale la o valoare mult sub 2 °C comparativ cu nivelurile preindustriale și de a continua eforturile pentru a limita creșterea temperaturii la 1,5 °C. Toate sectoarele economiei, inclusiv aviația internațională, trebuie să contribuie la realizarea acestui obiectiv de reducere a emisiilor.
- (4) În 2016, cea de a 39-a Adunare a OACI a decis, prin Rezoluția A39-3, să dezvolte un mecanism global bazat pe piață pentru a limita emisiile de gaze cu efect de seră generate de aviația internațională la nivelurile lor din 2020. Poziția Uniunii în ceea ce privește elaborarea și adoptarea mecanismului respectiv și a diferitelor sale elemente de detaliu a fost stabilită prin Decizia (UE) 2016/915 a Consiliului¹.
- (5) La 27 iunie 2018, la cea de a zecea reuniune din cadrul celei de a 214-a sesiuni ale sale, Consiliul OACI a adoptat prima ediție a volumului IV al anexei 16 la convenție: Standarde internaționale și practici recomandate referitoare la protecția mediului – Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională („CORSA”).

¹ 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).

- (6) În 2017, Directiva 2003/87/CE² a fost revizuită de Parlamentul European și de Consiliul prin Regulamentul (UE) 2017/2392³, în particular pentru a pregăti punerea în aplicare a unei măsuri globale bazate pe piață începând din 2021, cu scopul de a prevedea cerințe legislative ale Uniunii în ceea ce privește monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor în scopul CORSIA, precum și de a specifica dispozițiile de raportare și de revizuire referitoare la CORSIA.
- (7) Normele cuprinse în CORSIA pot deveni obligatorii, în conformitate cu limitele prevăzute în convenție și în cadrul acestor limite. Normele respective pot deveni deopotrivă obligatorii pentru Uniune și pentru statele sale membre în temeiul acordurilor existente în domeniul transportului aerian internațional.
- (8) Pentru ca OACI să țină seama în întregime de situația juridică actuală existentă la nivelul Uniunii, diferențele au fost notificate de către statele în conformitate cu Decizia (UE) 2018/2027 a Consiliului⁴. Conform notificărilor respective, Directiva 2003/87/CE, în forma sa actuală, se aplică indiferent de naționalitatea operatorului aerian și vizează, în principiu, zborurile care pleacă de pe un aerodrom situat pe teritoriul unui stat membru cărui i se aplică tratatul sau zborurilor care sosesc pe un astfel de aerodrom. Directiva 2003/87/CE se aplică fără distincție zborurilor efectuate în interiorul statelor membre și/sau țărilor SEE și între acestea. Aceste principii se aplică atât cerințelor de monitorizare, raportare și verificare (MRV), cât și cerințelor de compensare.
- (9) Sub rezerva acestor diferențe, cerințele MRV stipulate în CORSIA, aplicabile începând cu 1 ianuarie 2019, au fost încorporate în legislația Uniunii⁵. În temeiul acestei legislații, datele privind emisiile înregistrate în etapa-pilot vor fi colectate și vor fi transmise Secretariatului OACI.
- (10) În temeiul capitolului 3 punctul 3.1.3 și al apendicelui 1 („Proceduri administrative”) la anexa 16 volumul IV la convenție, statele au obligația de a notifica OACI, până la 30 iunie 2020, decizia lor de participare voluntară sau de întrerupere a participării voluntare începând cu 1 ianuarie 2021, precum și opțiunea pe care au selectat-o, în conformitate cu punctul 3.2.1 din anexa 16 volumul IV la convenție, pentru

² 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 Uniunii și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului, JO L 275, 25.10.2003, p. 32.

³ Regulamentul (UE) 2017/2392 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 decembrie 2017 de modificare a Directivei 2003/87/CE în vederea menținerii actualelor limitări ale domeniului de aplicare pentru activitățile de aviație și în vederea pregătirii punerii în aplicare a unei măsuri globale bazate pe piață începând din 2021, JO L 350, 29.12.2017, p. 7.

⁴ 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).

⁵ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066 al Comisiei din 19 decembrie 2018 privind monitorizarea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră în temeiul Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 601/2012 al Comisiei (JO L 334, 31.12.2018, p. 1), Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2067 al Comisiei din 19 decembrie 2018 privind verificarea datelor și acreditarea verficatorilor în temeiul Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 334, 31.12.2018, p. 94) și 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).

calcularea, în perioada 2021-2023, a cerințelor de compensare care îi vizează pe operatorii de aeronave.

- (11) Din aceste dispoziții rezultă că anumite efecte juridice ale CORSIA – adoptată printr-o decizie a Consiliului OACI, un organism creat printr-un acord – depind de transmiterea de notificări relevante către OACI, precum și de termenii notificărilor respective. Prin urmare, adoptarea unei poziții a Uniunii cu privire la astfel de notificări intră în domeniul de aplicare al articolului 218 alineatul (9) din TFUE.
- (12) În acest sens, este necesar să se stabilească poziția care trebuie luată în numele Uniunii, având în vedere cerința de notificare menționată mai sus, în particular deoarece participarea voluntară la CORSIA și alegerea opțiunii în conformitate cu punctul 3.2.1 din anexa 16 volumul IV la convenție poate influența în mod decisiv drepturile și obligațiile într-un domeniu reglementat de legislația Uniunii, mai exact de Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului și de Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile⁶.
- (13) Uniunea și statele sale membre au declarat în mod repetat⁷ că sunt dispuse să participe la CORSIA începând de la 1 ianuarie 2021.
- (14) Participarea voluntară la CORSIA implică faptul că trebuie selectată o opțiune în conformitate cu punctul 3.2.1 din anexa 16 volumul IV la convenție, pentru calcularea, în perioada 2021-2023, a cerințelor de compensare care îi vizează pe operatorii de aeronave. În acest sens, este oportun ca respectivele calcule să fie efectuate pe baza emisiilor din anii 2021, 2022, respectiv 2023. Este probabil ca această opțiune să implice avantaje sporite în domeniile mediului și transportului internațional, comparativ cu cealaltă opțiune disponibilă – și anume bazarea calculelor pe emisiile din cursul anului 2020 – întrucât este de așteptat ca emisiile generate de aviația internațională să fie mai ridicate în cursul anilor 2021, 2022 și 2023 decât în 2020, fapt ce va conduce la cerințe de compensare mai mari. Ea va asigura totodată o continuitate sporită, ținând seama de faptul că, pentru anii începând cu 2024, punctul 3.2.2 din anexa 16 volumul IV prevede de asemenea un calcul bazat pe anul respectiv.
- (15) Selectarea emisiilor din anii 2021, 2022, respectiv 2023, pentru calcularea cerințelor de compensare, urmează să se aplice în perioada 2021-2023 tuturor operatorilor de aeronave care au fost atribuiți statului membru în cauză.
- (16) Așa cum s-a menționat mai sus, sistemul prevăzut de Directiva 2003/87/CE diferă, în prezent, de CORSIA din anumite puncte de vedere. Articolul 28b din Directiva 2003/87/CE solicită Comisiei să prezinte un raport Parlamentului European și Consiliului, în care să examineze modalități de implementare a CORSIA la nivelul Uniunii prin intermediul unei revizuirii a directivei, în concordanță cu angajamentul Uniunii de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii pentru 2030, cu scopul de a menține integritatea de mediu și eficacitatea acțiunii Uniunii în domeniul combaterii schimbărilor climatice. În acest scop, în termen de un an de la adoptarea de către OACI a instrumentelor juridice relevante și înainte ca acestea să devină operaționale, Comisia trebuie să prezinte Parlamentului European

⁶ Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile, JO L 328, 21.12.2018, p. 82.

⁷ De exemplu „Declarația de la Bratislava” [aprobată de COREPER, ST 12029/16 (Anexa I)], OACI A39- WP/414 [aprobată de COREPER, ST 12029/16 (Anexa II)], OACI A40- WP/102 [aprobată de Consiliu, ST 10227/1/19 (anexa H)].

și Consiliului un raport în care să evalueze, printre altele, nivelul de ambiție și integritatea de mediu a instrumentului OACI. După caz, raportul trebuie să fie însoțit de o propunere legislativă. Comisia nu a prezentat încă raportul menționat.

- (17) În acest context, este necesar să se asigure faptul că diferențele actuale și posibilele diferențe viitoare dintre legislația Uniunii și CORSIA sunt luate în considerare în mod corespunzător, în vederea menținerii, după caz, a sistemului Uniunii, inclusiv a latitudinii legiuitorului de a decide cu privire la viitoarea schemă a Uniunii aplicabilă domeniului în cauză. În acest sens, Parlamentul European a solicitat Comisiei și statelor membre să salvgardeze autonomia legislativă a UE în punerea în aplicare a Directivei 2003/87/CE⁸.
- (18) Prin urmare, notificarea menționată mai sus trebuie să includă o trimitere la diferența notificată pe baza Deciziei (UE) 2018/2027 a Consiliului, care se aplică chestiunilor ce fac obiectul participării voluntare. Întrucât această diferență, în măsura în care este încă relevantă, se referă doar la atribuirea de competențe statelor în ceea ce-i privește pe diferiții operatori, notificarea menționată mai sus trebuie să prevadă și posibilitatea notificării unor diferențe suplimentare.
- (19) Poziția Uniunii trebuie să fie exprimată de statele membre ale Uniunii care sunt membre ale OACI,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii, în lumina dispozițiilor capitolului 3 punctele 3.1.3 și 3.2.1 și ale apendicelui 1 la anexa 16 volumul IV la Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională, în ceea ce privește notificarea adresată Organizației Aviației Civile Internaționale referitor la

- participarea voluntară a statelor membre la Schema de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională începând din ianuarie 2021 și la

- opțiunea selectată pentru calcularea, în perioada 2021-2023, a cerințelor de compensare care îi vizează pe operatorii de aeronave

este stabilită în anexa la prezenta decizie.

Articolul 2

Poziția menționată la articolul 1 este exprimată de statele membre ale Uniunii care sunt membre ale Organizației Aviației Civile Internaționale.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

⁸ Rezoluția Parlamentului European din 28 noiembrie 2019 referitoare la Conferința ONU din 2019 de la Madrid (Spania) privind schimbările climatice (COP 25), P9_TA(2019)0079.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu
Președintele*