



Bruxelles, 16.10.2013
COM(2013) 722 final

2013/0344 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității în vederea punerii în aplicare, din 2020, a unui acord internațional privind aplicarea unei măsuri unice mondiale bazate pe piață pentru emisiile generate de aviația internațională

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SWD(2013) 430 final}

{SWD(2013) 431 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

Emisiile provenite din sectorul aviației sunt o sursă a emisiilor de gaze cu efect de seră care cunoaște una dintre cele mai rapide creșteri. Dat fiind că potențialul tehnologic de reducere a emisiilor este limitat în sectorul aviației, măsurile bazate pe piață (MBP) permit acestui sector să contribuie la reducerea emisiilor, companiile aeriene compensând creșterea puternică a emisiilor lor prin finanțarea reducerilor de emisii în alte sectoare.

Caracterul adecvat al MBP în domeniul aviației internaționale este recunoscut de mult timp. Adunarea OACI din 2001 a aprobat aplicarea schemelor deschise de comercializare a certificatelor de emisie în sectorul aviației internaționale. În urma aprobării, în 2004, a MBP regionale de către OACI, UE a deschis calea prin includerea sectorului aviației în schema sa de comercializare a certificatelor de emisii (EU ETS). Deși a produs efecte pozitive asupra mediului cu un nivel scăzut al costurilor economice, punerea în aplicare a EU ETS s-a confruntat cu o opoziție puternică la nivel internațional (de exemplu, cu acuzații potrivit cărora reglementarea emisiilor provenite de la companiile aeriene stabilite în afara UE ar submina suveranitatea statelor terțe). Cu toate acestea, Curtea Europeană de Justiție a respins acțiunile introduse de companiile aeriene străine în acest sens și a confirmat legalitatea EU ETS¹.

În același timp, integrarea aviației în EU ETS a reprezentat un factor decisiv pentru stimularea discuțiilor în cadrul OACI. Implicarea intensă a UE în combaterea schimbărilor climatice a avut un rol fundamental pentru a impulsiona OACI să ia măsuri la nivel internațional în vederea reducerii emisiilor generate de sectorul aviației. Este evident că, întrucât EU ETS ar acoperi în orice caz numai o parte din emisiile generate de aviația internațională, creșterea mondială puternică a acestor emisii ar continua în lipsa unei MBP puse în aplicare la nivel mondial, iar obiectivele ambițioase în materie de reducere a emisiilor ar rămâne doar la stadiul de deziderat.

Cea de a 38-a Adunare a OACI din 2013 a decis să se elaboreze o MBP mondială care va fi finalizată în cadrul următoarei Adunări a OACI din 2016 și care va fi pusă în aplicare din 2020. Nu s-au realizat progrese în ceea ce privește un „cadru” pentru MBP naționale/regionale până în 2020, deoarece rezoluția Adunării a repetat, în special, elementele convenite în cadrul adunărilor din 2007 și din 2010, iar statele europene și-au confirmat poziția privind rezoluțiile Adunării din 2007 și 2010 în legătură cu așa-numitul „acord comun”. Ca răspuns la aceste progrese privind o MBP mondială și pentru a oferi un nou impuls, Comisia consideră că este necesar să propună reducerea părții din emisiile care ar trebui să facă obiectul schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii până în 2020, astfel cum se prefigura deja în Decizia nr. 377/2013/UE în cadrul măsurilor suplimentare.

2. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI

Consultările privind includerea aviației în cadrul EU ETS au început în septembrie 2005 prin comunicarea COM(2005)459 intitulată „Reducerea impactului aviației asupra schimbărilor climatice”, care a dus la propunerea de legislație în decembrie 2006. Încă de atunci au avut loc consultări cu țările terțe în ceea ce privește aviația și comercializarea certificatelor de emisii, organizate atât în mod formal, de exemplu în contextul reuniunilor Comitetului mixt

¹ A se vedea hotărârea Curții Europene de Justiție în cauza C-366/2010, pronunțată la 21 decembrie 2011.

UE-SUA, cât și prin intermediul reuniunilor bilaterale și multilaterale. Recent, s-a desfășurat o consultare publică online pe o perioadă de 12 săptămâni cuprinsă între 21 iunie și 13 septembrie 2013. Consultarea publică s-a întemeiat pe „Principiile generale și standardele minime pentru consultarea părților interesate de către Comisie” și a invitat toate părțile interesate, inclusiv autoritățile publice din țările terțe, să își prezinte opiniile cu privire la sfera de aplicare a MBP regionale și mondiale. Comisia va continua să întrețină contacte bilaterale și multilaterale constructive cu țările terțe.

Consultarea publică a confirmat sprijinul ferm pentru MBP exprimat de autoritățile publice, de ONG-uri și de companiile aeriene. Toți respondenții s-au declarat în favoarea MBP în sectorul aviației și o asociație și-a exprimat dezacordul în ceea ce privește luarea unor MBP regionale înainte de aplicarea unei MBP mondiale. În ceea ce privește acțiunile regionale, companiile aeriene subliniază simplitatea administrativă și acceptarea acestora la nivel politic, precum și faptul că acestea sunt eficiente din punct de vedere ecologic și evită discriminările în funcție de rute și de operatori. Autoritățile publice și ONG-urile subliniază faptul că aceste măsuri acoperă emisii semnificative, sunt simple din punct de vedere administrativ și acceptate la nivel politic.

Evaluarea impactului a arătat că adaptarea EU ETS astfel încât să fie conformă cu ceea ce se aștepta a fi Rezoluția OACI privind MBP pentru perioada până în 2020 este fezabilă și presupune costuri administrative reduse. Principalul avantaj al reducerii sferei de aplicare a EU ETS până în 2020 constă în generarea mult mai multor beneficii ecologice globale, deoarece, prin aplicarea unei MBP mondiale începând din 2020, se va elimina decalajul în materie de emisii de la nivel internațional și se va dubla nivelul de acoperire a emisiilor provenite din sectorul aviației internaționale în comparație cu cel acoperit de EU ETS, obținându-se o reducere la jumătate a acestor emisii până în 2050.

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

Rezumatul acțiunii propuse

În conformitate cu rezultatul celei de a 38-a Adunări a OACI organizate în septembrie 2013, ar trebui să existe o singură măsură mondială bazată pe piață (MBP) care să se aplice, începând din 2020, emisiilor produse de aviația internațională. Ca răspuns la aceste progrese și pentru a promova în continuare dinamica necesară instituirii cu succes a unei MBP mondiale, ar trebui efectuate modificări în ceea ce privește activitățile de aviație care fac obiectul EU ETS.

Prezenta propunere de directivă reprezintă o continuare a Deciziei nr. 377/2013/UE, care a fost adoptată cu scopul de a promova progresele în vederea unor acțiuni mondiale prin intermediul OACI. Ca și în cazul Deciziei nr. 377/2013/UE, este important ca Parlamentul European și Consiliul să ajungă rapid la un acord privind prezenta propunere, astfel încât aceasta să intre în vigoare înainte de termenul de 30 aprilie 2014 la care trebuie respectate următoarele obligații în materie de restituire a certificatelor de emisii. În lipsa unui acord privind o nouă revizuire, ETS revine la situația dinaintea Deciziei nr. 377/2013/UE. Principalele caracteristici ale schemei ETS revizuite care decurg din prezenta propunere ar fi următoarele:

- zborurile dintre aerodromurile din cadrul SEE rămân acoperite integral, conform dispozițiilor directivei inițiale și ale Deciziei nr. 377/2013/UE;
- zborurile spre și dinspre țări terțe care nu sunt țări dezvoltate și care emit mai puțin de 1 % din emisiile generate de aviație la nivel mondial ar fi exceptate. Ar fi excluse, astfel, rute către aproximativ 80 de țări, fără discriminare;

- pentru zborurile spre și dinspre țările terțe, începând din 2014, sunt luate în calcul numai emisiile generate deasupra țărilor din SEE. Se propune o procedură simplificată pentru a stabili partea relevantă din emisiile generate de un anumit zbor care este acoperită de ETS. Se propune ca operatorii să poată alege între diferite abordări în ceea ce privește metodologia MRV pentru a asigura conformitatea;
- sunt exceptate survolurile țărilor din SEE, precum și emisiile generate de zborurile dintre aeroporturile din țările terțe și aeroporturile din SEE în ceea ce privește teritoriile dependente și teritoriile asociate europene și zborurile spre și dinspre aeroporturile din SEE și teritoriile respective.

Începând din 2013, prezentul act legislativ reprezintă o derogare de la Directiva privind ETS aplicabilă unei părți din emisiile generate de zborurile spre și dinspre țări terțe. În 2013, aceasta se referă la toate emisiile generate de zborurile spre și dinspre țările aflate în afara Spațiului Economic European (SEE). Pentru fiecare an calendaristic din perioada 2014-2020, aceste părți sunt prezentate într-o anexă și au fost calculate de Eurocontrol pe baza părții din distanța ortodromică dintre principalele aeroporturi din SEE și din țările terțe, care nu este mai mare de 12 mile de la cel mai îndepărtat punct de pe linia de țarm a SEE. Procentajele respective reprezintă estimări cu valori scăzute ale impactului efectiv asupra schimbărilor climatice provocat de aeronavele care decolează și aterizează în aerodromurile din Uniune, deoarece sectorul aviației are și un impact asupra schimbărilor climatice provocat de emisiile de oxizi de azot, de vapori de apă și de particule de sulfat și funingine, ale căror efecte asupra schimbărilor climatice au fost estimate la fel de importante ca cele cauzate de emisiile de dioxid de carbon și care nu au fost luate în considerare.

Procesul prin care sunt aplicate anumite procentaje pentru zborurile spre și dinspre țări terțe este conceput astfel încât să fie fezabil și pragmatic, folosind categoriile existente de raportare aplicabile începând din 2010. Faptul că procesul se bazează pe perechi de țări înseamnă că sunt necesare cifre pentru zborurile de pe rutele cu plecare din fiecare stat membru către țări terțe. În cazul în care zborurile deserveșc mai multe zone de fus orar dintr-o țară terță, se include un procentaj pentru fiecare fus orar străbătut de zborurile respective. Aceste procentaje sunt stabilite pe baza celor mai fiabile informații disponibile, inclusiv de la Eurocontrol. În anexă este inclus un tabel cu toate aceste procentaje.

Pentru a asigura o mai mare flexibilitate și alternative în ceea ce privește monitorizarea, raportarea și verificarea (MRV), se propune ca operatorilor să li se ofere posibilitatea de a alege. În ceea ce privește zborurile spre și dinspre țări terțe, un operator de aeronave ar trebui să poată alege să nu raporteze emisiile verificate generate de aceste zboruri, ci să se bazeze, în schimb, pentru emisiile generate deasupra țărilor membre ale SEE, pe o determinare a emisiilor estimate corespunzătoare acestor zboruri care să fie cât se poate de precisă și să se bazeze pe calculele Eurocontrol cu privire la distanța exactă parcursă deasupra țărilor SEE.

Statele membre vor ajusta alocările pentru perioada 2013-2020 în conformitate cu procentajele stabilite în anexă. Numărul de certificate licitate de statele membre va fi ajustat în consecință.

O altă simplificare propusă pentru Directiva privind ETS este o dispoziție care prevede să nu se ia măsuri împotriva operatorilor de aeronave utilizate în scop necomercial în ceea ce privește emisiile provenite de la operatorii mici de aeronave care emit mai puțin de 1 000 de tone de CO₂ pe an. Se estimează că se va reduce astfel numărul de operatori de aeronave care fac obiectul reglementărilor statelor membre cu aproximativ 2 200, ceea ce reprezintă 0,2 % din emisii. Alături de alte măsuri întreprinse în vederea simplificării procedurilor administrative pentru operatorii mici de aeronave, acest lucru reprezintă o reducere

semnificativă a sarcinilor administrative pentru operatorii de aeronave și pentru autoritățile competente din statele membre, în conformitate cu agenda UE pentru o mai bună legiferare.

Toate celelalte obligații în legătură cu zborurile rămân neafectate. Această abordare limitată s-a dovedit a fi funcțională, astfel cum a fost și cazul Deciziei nr. 377/2013/UE. Emiterea unor certificate suplimentare gratuite pentru operatori ar submina reducerile de emisii obținute prin ETS, iar efectuarea unui nou exercițiu de evaluare comparativă ar impune operatorilor de aeronave și statelor membre cerințe semnificative în contextul în care se preconizează că MBP mondială va fi aplicabilă peste 7 ani și că, în caz contrar, un nou exercițiu de evaluare comparativă va avea loc în orice caz în 2018, în conformitate cu articolul 3e din Directiva privind ETS.

Beneficiul ecologic al prezentei propuneri cuprinde două elemente principale. În primul rând, propunerea oferă un impuls pentru adoptarea unei MBP mondiale care va acoperi emisiile totale provenite din aviația internațională începând din 2020. În funcție de cât de ambițioasă va fi MBP mondială asupra căreia se va conveni, emisiile totale produse de aviația internațională vor fi plafonate la nivelul lor din 2020 și, până în 2050, vor fi chiar reduse la jumătate, sub nivelul lor din 2005. În al doilea rând, EU ETS va continua să realizeze reduceri semnificative ale emisiilor, care se estimează că vor ajunge până la 250 de milioane de tone de CO₂ în perioada 2013-2020.

De asemenea, trebuie remarcat faptul că, în ceea ce privește gestionarea unei MBP mondiale, statele vor trebui să adopte dispoziții naționale. După Adunarea OACI din 2016, Directiva privind ETS ar trebui modificată în consecință pentru a prevedea punerea în aplicare a acestei MBP mondiale. În ceea ce privește recunoașterea măsurilor timpurii solicitate de IATA, MBP mondială care urmează să se aplice începând din 2020 ar trebui să ia în considerare compensarea emisiilor în afara sectorului aviației în cadrul EU ETS, precum și reducerile emisiilor în cadrul sectorului. Conform punctului 26 din Rezoluția A38/17-2 a OACI, trebuie să se prezinte OACI rapoarte privind aceste reduceri ale emisiilor.

Prezenta propunere ar trebui să fie adoptată de către Parlamentul European și Consiliu la începutul anului 2014, astfel încât să ofere securitate juridică și claritate pentru operatorii de aeronave care, în caz contrar, ar trebui să restituie, până la 30 aprilie 2014, certificatele pentru emisiile lor totale corespunzătoare zborurilor spre și dinspre țări terțe, astfel cum se prevede în Directiva 2003/87/CE.

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității în vederea punerii în aplicare, din 2020, a unui acord internațional privind aplicarea unei măsuri unice mondiale bazate pe piață pentru emisiile generate de aviația internațională

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ parlamentelor naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European²:

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor³,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Uniunea depune eforturi în vederea încheierii unui viitor acord internațional pentru a controla impactul gazelor cu efect de seră provenite din aviație și, între timp, limitează impactul asupra schimbărilor climatice generat de activitățile de aviație spre și dinspre aerodromurile din Uniune prin acțiuni autonome. Pentru a garanta caracterul complementar și neconflictual al acestor obiective, este oportun să se țină seama de evoluțiile din cadrul forurilor internaționale și de pozițiile adoptate de acestea și, în special, de rezoluția care conține „Declarația consolidată privind continuarea politicii și a practicilor OACI în domeniul protecției mediului”, adoptată în cadrul celei de a 38-a sesiuni a Adunării Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI).
- (2) Prin urmare, este de dorit să se considere temporar că cerințele stabilite în Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁴ sunt îndeplinite, atunci când sunt îndeplinite obligațiile legate de un anumit procentaj din emisiile generate de zborurile spre și dinspre aerodromurile din țările terțe. Procedând astfel, Uniunea subliniază că cerințele pot fi aplicate anumitor procentaje din emisiile generate de zborurile spre și dinspre aerodromurile situate în țările din Spațiul Economic European (SEE), în același mod în care se pot impune cerințe legale cu

² JO C , , p. .

³ JO C , , p. .

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

privire la o parte mai mare din emisiile generate de zborurile spre și dinspre astfel de aerodromuri.

- (3) În timp ce aplicarea Directivei 2003/87/CE se bazează în continuare pe sosirea pe aerodromuri din Uniune sau plecarea de pe acestea, pentru a fi o modalitate simplă și funcțională de a limita aplicarea măsurilor regionale bazate pe piață în cei 7 ani care precedă intrarea în vigoare a unei măsuri mondiale bazate pe piață, procentajele au fost calculate de Eurocontrol pe baza părții din distanța ortodromică dintre principalele aeroporturi din SEE și din țările terțe, care nu este mai mare de 12 mii de la cel mai îndepărtat punct de pe linia de țarm a SEE. Dat fiind că Uniunea nu consideră că o măsură mondială bazată pe piață ar trebui să se întemeieze pe considerente legate de spațiul aerian propriu-zis, în comparație cu cele legate de sosirea în aerodromuri sau plecarea din acestea, relevanța procentajelor se limitează la perioada până în 2020.
- (4) Derogațiile prevăzute în prezenta directivă țin seama de rezultatele contactelor bilaterale și multilaterale cu țările terțe, pe care Comisia va continua să le întrețină în numele Uniunii.
- (5) Pentru a se evita denaturarea concurenței, este important ca toate zborurile de pe aceeași rută să fie tratate în același mod.
- (6) Pentru a se stabili un procentaj din emisiile verificate generate de zborurile spre și dinspre aerodromurile din țări terțe, trebuie să se cunoască emisiile totale generate de aceste zboruri. Cu toate acestea, nu sunt luate în considerare emisiile care nu sunt acoperite de procentajul respectiv.
- (7) În plus, în ceea ce privește zborurile spre și dinspre țări terțe, un operator de aeronave ar trebui să poată alege să nu raporteze emisiile verificate generate de aceste zboruri, ci să se bazeze, în schimb, pentru emisiile generate de astfel de zboruri deasupra țărilor membre ale SEE, pe o determinare a emisiilor estimate cât se poate de precisă.
- (8) Ca o simplificare și pentru a reduce sarcinile administrative pentru cei mai mici operatori de aeronave, ar trebui să se considere că operatorii de aeronave utilizate în scop necomercial care emit mai puțin de 1 000 de tone de CO₂ pe an îndeplinesc cerințele directivei și ar trebui facilitate măsurile suplimentare întreprinse de autoritățile competente din statele membre în vederea simplificării administrative pentru operatorii mici de aeronave.
- (9) Aplicarea unui procentaj din emisiile verificate generate de zborurile spre și dinspre aerodromurile din țări terțe sau utilizarea abordărilor alternative de către operatori ar trebui să vizeze emisiile generate începând din 2014, astfel încât operatorii să aibă suficient timp pentru a înțelege aceste abordări în momentul în care își planifică activitățile de zbor.
- (10) Fără a aduce atingere măsurii mondiale bazate pe piață care se va aplica începând din 2020, emisiile provenite de la zborurile spre și dinspre țări care sunt țări în curs de dezvoltare și al căror procentaj, pe tonă/kilometru, din veniturile totale generate de activități de aviație civilă internațională este mai mic de 1 % ar trebui să beneficieze de o derogare pentru perioada 2014-2020. Țările care sunt considerate a fi în curs de dezvoltare în scopul prezentei propuneri ar trebui să fie cele care beneficiază, la momentul adoptării prezentei propuneri, de acces preferențial la piața Uniunii în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 978/2012 al Parlamentului European și al Consiliului, și anume țările care nu sunt clasificate în 2013 de Banca Mondială ca țări cu venituri mari sau cu venituri medii superioare.

- (11) În vederea asigurării securității juridice pentru operatorii de aeronave și pentru autoritățile naționale este necesar să se permită ca temenele de restituire și de raportare a emisiilor din 2013 să fie prelungite până în 2015.
- (12) După Adunarea OACI din 2016, Comisia ar trebui să prezinte un raport Parlamentului European și Consiliului pentru a garanta că evoluțiile internaționale pot fi luate în considerare și că orice aspecte legate de aplicarea derogării pot fi soluționate.
- (13) Directiva 2003/87/CE ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

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

- (1) După articolul 28 se inserează următorul articol 28a:

„Articolul 28a

Derogările aplicabile înainte de punerea în aplicare, din 2020, a unui acord internațional de instituire a unei măsuri mondiale unice bazate pe piață

1. Prin derogare de la articolul 12 alineatul (2a) și de la articolul 14 alineatul (3), statele membre consideră că cerințele stabilite la alineatele respective sunt îndeplinite în ceea ce privește:
 - (a) toate emisiile generate de zborurile spre și dinspre țările din afara Spațiului Economic European în 2013;
 - (b) emisiile generate de zborurile spre și dinspre țările aflate în afara Spațiului Economic European (SEE) în fiecare an calendaristic din perioada 2014-2020, în cazul în care operatorul acestor zboruri a restituit certificatele corespunzătoare procentajelor din emisiile lor verificate provenite de la zborurile respective incluse pe lista din anexa IIc sau calculate în conformitate cu alineatul (6);
 - (c) emisiile generate de zborurile efectuate de un operator de aeronave utilizate în scopuri necomerciale în fiecare an calendaristic până în 2020, în cazul în care emisiile pentru care operatorul de aeronave este răspunzător în anul calendaristic respectiv sunt mai mici de 1 000 de tone;
 - (d) restituirea certificatelor corespunzătoare emisiilor verificate din 2013 pentru zborurile dintre țările din SEE care are loc până la 30 aprilie 2015, în loc de 30 aprilie 2014, și emisiile verificate din 2013 pentru zborurile respective care sunt raportate până la 31 martie 2015 în loc de 31 martie 2014.

Emisiile verificate menționate la alineatul (1) litera (b), calculate în conformitate cu anexa IIc, sunt considerate emisii verificate ale operatorului de aeronave în sensul articolelor 11a, 12 și 14.

2. Prin derogare de la articolul 3e alineatul (5) și de la articolul 3f, unui operator de aeronave care beneficiază de derogările prevăzute la alineatul (1) literele (a) - (c) i se eliberează un număr de certificate gratuite care se reduce proporțional cu reducerea obligației de restituire prevăzute la alineatele respective.

În ceea ce privește activitățile din perioada 2013-2020, statele membre publică numărul de certificate pentru aviație gratuite alocate fiecărui operator până la data de

[OP: se inserează o dată cu 4 luni după data intrării în vigoare a prezentei directive].

3. Prin derogare de la articolul 3d, statele membre scot la licitație un număr de certificate pentru aviație care se reduce proporțional cu reducerea numărului total de certificate emise.
4. Prin derogare de la articolul 3d alineatul (3), numărul de certificate care urmează să fie scoase la licitație de fiecare stat membru pentru perioada 2013-2020 se reduce astfel încât să corespundă părții sale din emisiile produse de aviație atribuite ca urmare a aplicării articolului 28 literele (a)-(c).
5. Prin derogare de la articolele 3g, 12, 15 și 18a, în cazul în care un operator de aeronave generează emisii anuale totale mai mici de 25 000 de tone, se consideră că emisiile acestuia sunt emisii verificate dacă sunt stabilite cu ajutorul unui instrument pentru mici emițători aprobat de Comisie și alimentat de Eurocontrol cu date de la facilitatea sa de sprijin al ETS, iar statele membre pot pune în aplicare proceduri simplificate pentru operatorii de aeronave utilizate în scop necomercial atât timp cât rezultatul obținut nu are un grad de acuratețe mai scăzut decât cel oferit de acest instrument.
6. Prin derogare de la articolul 12 alineatul (2a) și de la articolul 14 alineatul (3), pentru zborurile spre și dinspre țările din afara SEE, un operator de aeronave poate alege să nu raporteze datele privind emisiile prin utilizarea procentajelor din anexa IIc, pentru ca aceste emisii se fie calculate de către autoritatea competentă. Acest calcul ține seama de cifrele din instrumentul pentru mici emițători aprobat de Comisie și alimentat de Eurocontrol cu date provenite de la facilitatea sa de sprijin al ETS. Autoritatea competentă trebuie să raporteze toate aceste calcule Comisiei. Calculele privind emisiile efectuate în aceste circumstanțe sunt considerate a fi emisii verificate ale operatorului de aeronave în sensul articolelor 11a, 12, 14 și 28a.
7. După Adunarea OACI din 2016, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind acțiunile de punere în aplicare a măsurii mondiale bazate pe piață care urmează să se aplice emisiilor începând din 2020, însoțit, dacă este cazul, de propuneri.

În cazul în care nu se aplică o măsură mondială începând din 2020, raportul ia în considerare sfera de aplicare adecvată pentru acoperirea emisiilor din activitățile de aviație spre și dinspre țările din afara SEE începând din 2020, în lipsa permanentă a unei astfel de măsuri mondiale. În raportul său, Comisia analizează, de asemenea, soluțiile pentru alte probleme care pot surveni în aplicarea alineatelor (1) - (4), menținând în același timp egalitatea de tratament pentru toți operatorii de pe aceeași rută.”

- (2) Anexele se modifică în conformitate cu anexa la prezenta directivă.

Articolul 2

1. Statele membre adoptă și publică, până la data de [OP: se inserează data exactă — ultima zi din cea de a 3-a lună de la data intrării în vigoare], actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.

Statele membre aplică aceste acte începând cu [OP: se inserează data exactă: transpunere + 1 zi].

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

2. Statele membre comunică Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 3

Prezenta directivă intră în vigoare la data publicării sale în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 4

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele

ANEXĂ

După anexa Iib la Directiva 2003/87/CE, se introduce următoarea anexă Iic:

„ANEXA Iic

TABELUL PROCENTAJELOR APLICABILE ÎN CAZUL DEROGĂRILOR ÎN TEMEIUL ARTICOLULUI 28a

[Procentajul emisiilor menționate la articolul 28a pentru zborurile care operează spre și dinspre o țară („țară terță”) în afara țărilor membre ale SEE („țări membre ale SEE”) se calculează în conformitate cu tabelul de mai jos, care va fi alimentat înainte de adoptare cu procentajele rezultate din formulă, pe baza celor mai fiabile date disponibile, inclusiv cu asistență din partea Eurocontrol:

$$X = (Y \div Z) \times 100$$

, în care:

Z = totalul distanței ortodromice a unui zbor cu plecare din aerodromul din fiecare țară membră a SEE relevantă cu cel mai mare număr de zboruri spre și dinspre toate destinațiile din țările terțe în 2012 („aerodromul de referință din țările membre ale SEE”) către aerodromul din țara terță relevantă cu cel mai mare număr de zboruri spre și dinspre toate destinațiile din țările membre ale SEE în 2012 („aerodromul de referință din țara terță”).

Y = partea din distanța ortodromică a zborului definit la Z dintre aerodromul de referință din țările membre ale SEE și primul punct de pe ruta respectivă aflat la 12 mile marine de cel mai îndepărtat punct din țările membre ale SEE, cu excepția zonelor din țările terțe și a zonelor maritime de peste 400 de mile marine dintre țările membre ale SEE.

În cazul în care zborurile deserveșc mai multe zone de fus orar dintr-o țară terță, se include un procentaj pentru fiecare fus orar străbătut de zborurile respective.

Nu sunt luate în considerare distanțele spre și dinspre teritoriile dependente și teritoriile țărilor membre ale SEE și survolurile acestor teritorii dependente și teritorii.

Pentru perioada 2014-2020 și fără a aduce atingere măsurii mondiale bazate pe piață care se va aplica începând din 2020, în cazul zborurilor dintre țările membre ale SEE și țările care sunt țări în curs de dezvoltare și al căror procentaj, pe tonă/kilometru, din veniturile totale generate de activitățile de aviație civilă internațională este mai mic de 1 %, procentajul aplicabil este zero. Țările care sunt considerate a fi în curs de dezvoltare în sensul prezentei propuneri sunt cele care beneficiază, la momentul adoptării prezentei propuneri, de acces preferențial la piața Uniunii în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 978/2012 al Parlamentului European și al Consiliului și care nu sunt clasificate în 2013 de Banca Mondială ca țări cu venituri mari sau cu venituri medii superioare.

[se intenționează ca formula de mai sus să fie eliminată din textul final și să fie înlocuită cu tabelul corespunzător completat cu procentajele calculate de Eurocontrol.]

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
AF	AFGANISTAN																												
AL	ALBANIA																												
DZ	ALGERIA																												
AO	ANGOLA																												
AG	ANTIGUA ȘI BARBUDA																												
AR	ARGENTINA																												
AM	ARMENIA																												
AZ	AZERBAIDJAN																												
BS	BAHAMAS																												
BH	BAHRAIN																												
BD	BANGLADESH																												
BB	BARBADOS																												
BY	BELARUS																												
BZ	BELIZE																												
BJ	BENIN																												
BT	BHUTAN																												
BO	STATUL PLURINAȚIONAL AL BOLIVIEI																												
BA	BOSNIA ȘI																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
	HERȚEGOVINA																												
BW	BOTSWANA																												
BR	BRAZILIA UTC/GMT -3																												
BR	BRAZILIA UTC/GMT -4																												
BN	BRUNEI DARUSSALAAM																												
BF	BURKINA FASO																												
BI	BURUNDI																												
KH	CAMBODGIA																												
CM	CAMERUN																												
CA	CANADA Fusul orar standard pentru Terra Nova																												
CA	CANADA Fusul orar pentru zona Atlanticului																												
CA	CANADA Fusul orar pentru zona de est																												
CA	CANADA Fusul orar pentru zona centrală																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
CA	CANADA Fusul orar pentru zona de munte																												
CA	CANADA Fusul orar pentru zona Pacificului																												
CV	CAPUL VERDE																												
CF	REPUBLICA CENTRAFRICANĂ																												
TD	CIAD																												
CL	CHILE																												
CN	CHINA, inclusiv HONG KONG, MACAO și TAIWAN																												
CO	COLUMBIA																												
KM	COMORE																												
CG	CONGO																												
CD	REPUBLICA DEMOCRATICĂ CONGO Fusul orar pentru zona de est																												
CD	REPUBLICA DEMOCRATICĂ CONGO Fusul orar pentru zona de																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
	vest																												
CR	COSTA RICA																												
CI	CÔTE D'IVOIRE																												
CU	CUBA																												
DJ	DJIBOUTI																												
DM	DOMINICA																												
DO	REPUBLICA DOMINICANĂ																												
EC	ECUADOR																												
EG	EGIPT																												
SV	EL SALVADOR																												
GQ	GUINEEA ECUATORIALĂ																												
ER	ERITREEA																												
ET	ETIOPIA																												
GA	GABON																												
GM	GAMBIA																												
GE	GEORGIA																												
GH	GHANA																												
GD	GRENADA																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
GT	GUATEMALA																												
GN	GUINEEA																												
GW	GUINEEA-BISSAU																												
GY	GUYANA																												
HT	HAITI																												
HN	HONDURAS																												
IN	INDIA																												
ID	INDONEZIA Fusul orar pentru zona de vest a Indoneziei																												
ID	INDONEZIA Fusul orar pentru zona centrală a Indoneziei																												
ID	INDONEZIA Fusul orar pentru zona de est a Indoneziei																												
IR	REPUBLICA ISLAMICĂ IRAN																												
IQ	IRAK																												
IL	ISRAEL																												
JM	JAMAICA																												
JP	JAPONIA																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
JO	IORDANIA																												
KZ	KAZAHSTAN Fusul orar 1																												
KZ	KAZAHSTAN Fusul orar 2																												
KE	KENYA																												
KP	REPUBLICA POPULARĂ DEMOCRATĂ COREEANĂ																												
KR	REPUBLICA COREEA																												
KW	KUWEIT																												
KG	KÂRGÂZSTAN																												
LA	REPUBLICA DEMOCRATĂ POPULARĂ LAOS																												
LB	LIBAN																												
LS	LESOTHO																												
LR	LIBERIA																												
LY	LIBIA																												
MK	FOSTA REPUBLICĂ IUGOSLAVĂ A MACEDONIEI																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
MG	MADAGASCAR																												
MW	MALAWI																												
MY	MALAYSIA																												
MV	MALDIVE																												
ML	MALI																												
MR	MAURITANIA																												
MU	MAURITIUS																												
MX	MEXIC Fusul orar pentru zona centrală																												
MX	MEXIC Fusul orar pentru zona Pacificului																												
MX	MEXIC Fusul orar pentru zona de nord-vest																												
MD	REPUBLICA MOLDOVA																												
MN	MONGOLIA Fusul orar 1																												
MN	MONGOLIA Fusul orar 2																												
ME	MUNTENEGRU																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
MA	MAROC																												
MZ	MOZAMBIC																												
MM	MYANMAR/BIRMANIA																												
NA	NAMIBIA																												
NP	NEPAL																												
NI	NICARAGUA																												
NE	NIGER																												
NG	NIGERIA																												
OM	OMAN																												
PK	PAKISTAN																												
PA	PANAMA																												
PG	PAPUA-NOUA GUINEE																												
PY	PARAGUAY																												
PE	PERU																												
PH	FILIPINE																												
PR	PUERTO RICO																												
QA	QATAR																												
RU	FEDERAȚIA RUSĂ Fusul orar pentru Moscova																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
RU	FEDERAȚIA RUSĂ Fusul orar pentru Ekaterinburg																												
RU	FEDERAȚIA RUSĂ Fusul orar pentru Omsk																												
RU	FEDERAȚIA RUSĂ Fusul orar pentru Krasnoiarsk																												
RU	FEDERAȚIA RUSĂ Fusul orar pentru Iakutsk																												
RU	FEDERAȚIA RUSĂ Fusul orar pentru Yakutsk																												
RU	FEDERAȚIA RUSĂ Fusul orar pentru Vladivostok																												
RU	FEDERAȚIA RUSĂ Fusul orar pentru Magadan																												
RW	RWANDA																												
KN	SAINT KITTS ȘI NEVIS																												
LC	SAINT LUCIA																												
VC	SAINT VINCENT ȘI GRENADINE																												
ST	SĂO TOMÉ ȘI PRINCIPE																												
SA	ARABIA SAUDITĂ																												
SN	SENEGAL																												
RS	SERBIA																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
SC	SEYCHELLES																												
SL	SIERRA LEONE																												
SG	SINGAPORE																												
SO	SOMALIA																												
ZA	AFRICA DE SUD																												
SS	SUDANUL DE SUD																												
LK	SRI LANKA																												
SD	SUDAN																												
SR	SURINAME																												
SZ	SWAZILAND																												
CH	ELVEȚIA																												
SY	REPUBLICA ARABĂ SIRIANĂ																												
TJ	TADJIKISTAN																												
TZ	REPUBLICA UNITĂ TANZANIA																												
TH	THAILANDA																												
TL	TIMORUL DE EST																												
TG	TOGO																												
TT	TRINIDAD ȘI TOBAGO																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
TN	TUNISIA																												
TR	TURCIA																												
TM	TURKMENISTAN																												
UG	UGANDA																												
UA	UCRAINA																												
AE	EMIRATELE ARABE UNITE																												
SUA	STATELE UNITE ALE AMERICII Fusul orar de est																												
SUA	STATELE UNITE ALE AMERICII Fusul orar central																												
SUA	STATELE UNITE ALE AMERICII Fusul orar din zona muntoasă																												
SUA	STATELE UNITE ALE AMERICII Fusul orar din zona Pacificului																												
SUA	STATELE UNITE ALE AMERICII Fusul orar din Alaska																												
UY	URUGUAY																												
UZ	UZBEKISTAN																												
VE	REPUBLICA BOLIVARIANĂ A																												

		AT	BE	BG	CZ	CY	DK	DE	EE	EL	ES	FI	FR	HR	HU	IE	IT	LT	LU	LV	MT	NL	PL	PT	RO	SE	SI	SK	UK
	VENEZUELEI																												
VN	VIETNAM																												
EH	SAHARA OCCIDENTALĂ																												
YE	YEMEN																												
ZM	ZAMBIA																												
ZW	ZIMBABWE																												

Fără a aduce atingere celor de mai sus, în cazul zborurilor dintre regiunile ultraperiferice ale Uniunii, astfel cum sunt definite la articolul 349 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, și țările din afara Uniunii, procentajul aplicabil este zero.