



Bruxelles, 14.7.2021
COM(2021) 551 final

2021/0211 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 2003/87/CE de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii, a Deciziei (UE) 2015/1814 privind înființarea și funcționarea unei rezerve pentru stabilitatea pieței aferentă schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră și a Regulamentului (UE) 2015/757

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SEC(2021) 551 final} - {SWD(2021) 557 final} - {SWD(2021) 601 final} -
{SWD(2021) 602 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

- **Temeiurile și obiectivele propunerii**

Comunicarea privind Pactul verde european¹ a lansat o nouă strategie de creștere pentru UE, care are drept scop transformarea UE într-o societate echitabilă și prosperă, cu o economie modernă, competitivă și eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor. Aceasta reafirmă angajamentul Comisiei de a-și stabili obiective climatice mai ambițioase și de a face din Europa primul continent neutru din punct de vedere climatic până în 2050. În plus, Pactul urmărește să protejeze sănătatea și bunăstarea cetățenilor împotriva riscurilor legate de mediu și a impacturilor aferente. Necesitatea și valoarea Pactului verde european au devenit și mai evidente în contextul efectelor foarte grave ale pandemiei de COVID-19 asupra sănătății, a condițiilor de viață și de muncă și a bunăstării cetățenilor Uniunii.

Combaterea schimbărilor climatice reprezintă o provocare căreia trebuie să îi găsim de urgență un răspuns. Potrivit datelor științifice incluse în Raportul special al Grupului interguvernamental privind schimbările climatice (IPCC), este necesar ca, la nivel global, să se atingă neutralitatea emisiilor de CO₂ în jurul anului 2050, iar, ulterior, neutralitatea pentru toate celelalte gaze cu efect de seră, cât mai curând posibil în cursul acestui secol. Această provocare căreia trebuie să îi găsim de urgență un răspuns impune UE să își intensifice acțiunile și să își demonstreze poziția de lider la nivel mondial prin atingerea obiectivului de neutralitate climatică până în 2050. Acest obiectiv este prevăzut în Comunicarea Comisiei intitulată „O planetă curată pentru toți. O viziune europeană strategică pe termen lung pentru o economie prosperă, modernă, competitivă și neutră din punctul de vedere al impactului asupra climei”².

Pe baza strategiei prevăzute de Pactul verde european și a unei evaluări cuprinzătoare a impactului, Comunicarea Comisiei din septembrie 2020, intitulată „Stabilirea unui obiectiv mai ambițios în materie de climă pentru Europa în perspectiva anului 2030”³ („Planul privind obiectivul climatic pentru 2030”), a propus stabilirea unor obiective mai ambițioase ale UE și a prezentat un plan cuprinzător de creștere a obiectivului obligatoriu al Uniunii Europene pentru 2030, care vizează o reducere cu cel puțin 55 % a emisiilor nete într-un mod responsabil. Stabilirea unui obiectiv mai ambițios pentru 2030 contribuie în prezent la asigurarea certitudinii factorilor de decizie și a investitorilor, astfel încât deciziile luate în anii următori să nu prevadă niveluri de emisii incompatibile cu obiectivul UE de neutralitate climatică până în 2050. Obiectivul stabilit pentru 2030 este în conformitate cu obiectivele stabilite în cadrul Acordului de la Paris de menținere a creșterii temperaturii globale cu mult sub 2 °C și de continuare a eforturilor de menținere a acestei creșteri la 1,5 °C.

¹ COM(2019) 640 final/3.

² COM(2018) 773 final.

³ COM(2020) 562 final.

Consiliul European a aprobat noul obiectiv obligatoriu al UE pentru 2030 în cadrul reuniunii sale din decembrie 2020⁴. De asemenea, acesta a invitat Comisia „să evalueze modul în care toate sectoarele economice pot contribui cel mai bine la obiectivul pentru 2030 și să prezinte propunerile necesare, însoțite de o examinare aprofundată a impactului de mediu, economic și social la nivelul statelor membre, ținând seama de planurile naționale privind energia și clima și analizând mecanismele de flexibilitate existente”.

În acest scop, **Legea europeană a climei**⁵, astfel cum a fost convenită cu colegiitorii, face ca obiectivul UE privind neutralitatea climatică să devină obligatoriu din punct de vedere juridic și stabilește un obiectiv mai ambițios pentru 2030, respectiv reducerea emisiilor nete cu cel puțin 55 % până în 2030 comparativ cu 1990.

Pentru a urma direcția propusă în Legea europeană a climei și pentru a atinge acest nivel ridicat de ambiție pentru 2030, Comisia a revizuit legislația în vigoare în domeniul climei și al energiei, cu privire la care se preconizează că va conduce la o reducere a emisiile de gaze cu efect de seră cu doar 40 % până în 2030, respectiv 60 % până în 2050. Acest pachet legislativ „Pregătiți pentru 55”, astfel cum a fost anunțat în Planul privind obiectivul climatic pentru 2030, reprezintă elementul cel mai cuprinzător din cadrul eforturilor de punere în aplicare a noului obiectiv climatic ambițios pentru 2030, fiind necesar ca toate politicile și sectoarele economice să își aducă propria contribuție în acest sens.

De asemenea, în decembrie 2020, Consiliul European a invitat Comisia să ia în considerare explorarea modalităților de consolidare a sistemului UE de comercializare a certificatelor de emisii (sistemul EU ETS), păstrându-i totodată integritatea și ținând seama de necesitatea de a răspunde preocupărilor legate de distribuție și de a combate sărăcia energetică. În plus, Consiliul European a invitat Comisia să ia în considerare propunerea de măsuri care să permită industriilor mari consumatoare de energie să dezvolte și să implementeze tehnologii inovatoare neutre din punct de vedere climatic, menținându-și totodată competitivitatea industrială.

Actuala legislație privind sistemul EU ETS a fost revizuită în 2018 pentru a asigura o reducere cu 43 % a emisiilor ETS până în 2030 comparativ cu 2005, în concordanță cu un obiectiv de reducere a emisiilor la nivelul întregii economii a UE de cel puțin 40 % până în 2030 comparativ cu 1990. Cu toate acestea, o analiză mai recentă efectuată de serviciile Comisiei indică faptul că, în cazul în care legislația rămâne neschimbată, sectoarele vizate în prezent de sistemul EU ETS ar realiza, în schimb, reduceri cu 51 % ale emisiilor în 2030 comparativ cu 2005⁶.

⁴ Concluziile Consiliului European din 10-11 decembrie 2020, EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8.

⁵ Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 („Legea europeană a climei”) (JO L 243, 9.7.2021, p. 1).

⁶ Potrivit scenariului de referință al UE pentru 2020 (REF), care servește drept bază pentru evaluarea impactului (a se vedea secțiunea 5.1 din evaluarea impactului).

Chiar dacă procentul de reducere de 43 % menționat mai sus ar fi astfel depășit, acest lucru ar reprezenta în continuare o contribuție insuficientă la un obiectiv general de reducere cu cel puțin 55 % a emisiilor comparativ cu 1990. Prin urmare, obiectivul general al prezentei inițiative este revizuirea Directivei EU ETS într-un mod proporțional cu obiectivul ambițios în materie de climă stabilit pentru 2030 de a atinge o reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % până în 2030 comparativ cu nivelurile din 1990 și o traiectorie treptată și echilibrată către neutralitatea climatică până în 2050, într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor și coerent, ținând seama totodată de necesitatea unei tranziții juste și de necesitatea ca toate sectoarele să contribuie la eforturile UE în domeniul climei.

Astfel cum se explică în evaluarea impactului, contribuția sectoarelor vizate de sistemul EU ETS în ceea ce privește reducerea cu 61 % a emisiilor comparativ cu 2005 este considerată ca reflectând cel mai bine rezultatele Planului privind obiectivul climatic pentru 2030 și drept obiectivul ambițios al sistemului EU ETS, care contribuie la atingerea unui obiectiv general de reducere cu cel puțin 55 % a emisiilor comparativ cu 1990. Creșterea contribuției sistemului EU ETS în ceea ce privește mediul presupune ajustarea, în primul rând, a numărului total de certificate emise în cadrul său („plafonul ETS”). Cu toate acestea, o cantitate redusă de certificate disponibile pe piață afectează alți piloni ai sistemului EU ETS, precum și prețul carbonului. Acest lucru are un impact asupra principiilor de bază, cum ar fi necesitatea stabilității pieței, protecția împotriva riscului de relocare a emisiilor de dioxid de carbon, efectele atent echilibrate legate de distribuție la nivelul statelor membre și disponibilitatea fondurilor pentru nevoile sporite de investiții în tehnologii cu emisii reduse de dioxid de carbon.

În același timp cu alinierea sistemului EU ETS la obiectivul general de reducere cu cel puțin 55 % a emisiilor comparativ cu 1990, acest obiectiv mai ambițios în materie de climă trebuie să se reflecte, de asemenea, în contribuția la eforturile UE în domeniul climei a sectoarelor aflate în prezent în afara sistemului EU ETS. În evaluarea impactului care însoțește Planul privind obiectivul climatic pentru 2030 s-a constatat că, în absența unor măsuri suplimentare, emisiile din anumite sectoare nu ar scădea atât cât este necesar pentru a se asigura realizarea unei reduceri cu 55 % a emisiilor la nivelul întregii economii. De fapt, emisiile generate în prezent de transportul maritim sunt mai mari decât în 1990 și se preconizează că acestea vor crește și mai mult într-un scenariu de statu-quo. Toate căile evaluate în cadrul Planului privind obiectivul climatic pentru 2030 și al Strategiei cuprinzătoare pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă⁷ prevăd reduceri ale emisiilor generate de transportul maritim internațional cu 80-82 % până în 2050 față de 1990 (echivalentul unor reduceri a emisiilor cu 88-89 % față de 2008)⁸, pentru a fi în concordanță cu obiectivul mai ambițios în materie de climă stabilit. Prin urmare, Comisia Europeană și-a asumat angajamentul de a extinde sistemul EU ETS la transportul maritim în cadrul unui pachet de măsuri UE de abordare a emisiilor generate de transportul maritim, alături de acțiunile convenite în cadrul OMI. În acest context, Comisia

⁷ Sursa: https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy_en

⁸ Anul 2008 a fost ales ca an de referință în ceea ce privește proiecțiile de reducere a emisiilor generate de transportul maritim pentru a permite coerența cu obiectivele OMI, toate exprimate în raport cu anul 2008.

salută progresele înregistrate de Parlamentul European și de Consiliu începând din 2019 cu privire la propunerea de modificare a Regulamentului (UE) 2015/757⁹ pentru a ține seama în mod corespunzător de sistemul global de colectare a datelor în ceea ce privește datele referitoare la consumul de păcură al navelor [COM(2019) 38 final] și ia act de sprijinul plenului Parlamentului European în ceea ce privește extinderea sistemului UE de comercializare a certificatelor de emisii (sistemul EU ETS) în vederea includerii emisiilor generate de transportul maritim începând cu 2023. Emisiile generate de transportul maritim ar trebui incluse în sistemul existent de comercializare a certificatelor de emisii. Pentru a se asigura o tranziție lină, ar trebui să se aplice o perioadă de introducere treptată în care companiile de transport maritim să restituie certificate doar pentru o parte din emisiile lor verificate, cu o creștere progresivă până la 100 % pe parcursul unei perioade de patru ani. Întrucât, prin extinderea sistemului existent de comercializare a certificatelor de emisii în vederea includerii transportului maritim, s-ar adăuga numai aproximativ 90 de milioane de tone de CO₂, impactul asupra disponibilității certificatelor pentru alte sectoare vizate de acesta ar rămâne limitat.

Pentru a ține seama de includerea sectorului maritim în sistemul EU ETS, Regulamentul (UE) 2015/757 ar trebui modificat, în special în ceea ce privește raportarea datelor agregate privind emisiile la nivel de companie și luând în considerare rolul autorităților de administrare în ceea ce privește companiile de transport maritim. Aceste modificări le completează pe cele incluse în propunerea de regulament COM(2019) 38 final.

Astfel cum se specifică în Planul privind obiectivul climatic pentru 2030, sectorul construcțiilor este în prezent responsabil în mod direct și indirect pentru 36 % din emisiile de gaze cu efect de seră legate de energie din UE și are un mare potențial de reducere a emisiilor într-un mod rentabil. Mai mult de jumătate din aceste emisii sunt deja vizate de sistemul de comercializare a certificatelor de emisii existent, în special furnizarea de energie electrică pentru utilizarea în clădiri și cea mai mare parte a emisiilor generate de sistemele de încălzire centralizată. Cu toate acestea, multe locuințe sunt încălzite în continuare cu ajutorul unor sisteme învechite, care utilizează combustibili fosili poluanți, cum ar fi cărbunile și petrolul.

Sectorul transportului rutier are, de asemenea, un potențial de reducere a emisiilor semnificativ și eficient din punctul de vedere al costurilor. În prezent, transportul rutier reprezintă o cincime din emisiile de gaze cu efect de seră ale UE, emisiile din acest sector crescând cu peste un sfert din 1990 până acum. După cum s-a luat deja în considerare în Comunicarea privind Pactul verde european, Comisia propune includerea sectorului construcțiilor și al transportului rutier în sistemul de comercializare a certificatelor de emisii. Includerea acestor sectoare în sistemul de comercializare a certificatelor de emisii, atunci când este pusă în contextul altor măsuri de reglementare și de investiții adecvate pentru sectoarele în cauză, ar oferi stimulente economice sporite și mai armonizate pentru reducerea emisiilor în aceste sectoare în UE și o mai mare certitudine în ceea ce privește realizarea reducerilor de emisii pentru sectoarele respective.

⁹ Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE (JO L 123, 19.5.2015, p. 55).

Comercializarea certificatelor de emisii pentru sectorul construcțiilor și cel al transportului rutier ar trebui să fie introdusă într-un cadru separat, însă adiacent. Acest lucru va evita orice perturbare a bunei funcționări a sistemului de comercializare a certificatelor de emisii pentru instalațiile staționare și aviație, având în vedere potențialul diferit de reducere a emisiilor din sectoarele respective și diferiții factori care influențează cererea. Orice posibilă fuziune a celor două sisteme ar trebui evaluată numai după câțiva ani de funcționare a noului sistem de comercializare a certificatelor de emisii, pe baza experienței acumulate. Extinderea sistemului în sectorul construcțiilor și al transportului rutier necesită o abordare în amonte a entităților reglementate.

Stabilitatea pieței este esențială pentru ca sistemul EU ETS să funcționeze corect în vederea atingerii obiectivelor acestuia. Pentru a asigura stabilitatea pieței, Decizia (UE) 2015/1814¹⁰ a instituit rezerva pentru stabilitatea pieței. Aceasta a devenit operațională în luna ianuarie 2019. Rezerva pentru stabilitatea pieței își propune să abordeze dezechilibrele istorice dintre cerere și ofertă și să asigure o mai mare rezistență a sistemului EU ETS la dezechilibre majore. Mecanismul trebuie să mențină stabilitatea în materie de reglementare și să asigure previzibilitatea pe termen lung. Articolul 3 din decizie prevede obligația Comisiei de a revizui funcționarea rezervei în termen de trei ani de la data începerii funcționării acesteia. Această revizuire trebuie avută în vedere împreună cu efectele asupra stabilității pieței ale creșterii nivelului de ambiție al sistemului EU ETS, astfel încât modificările necesare ale rezervei să fie propuse împreună cu modificările sistemului EU ETS din prezenta propunere.

În acest context, prezenta propunere din cadrul pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55” are următoarele obiective specifice:

- consolidarea domeniului actual de aplicare al sistemului EU ETS pentru a oferi o contribuție adecvată la un obiectiv general de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % comparativ cu 1990;
- asigurarea unei protecții eficace continue pentru sectoarele expuse unui risc semnificativ de relocare a emisiilor de dioxid de carbon, stimulând în același timp adoptarea tehnologiilor cu emisii reduse de dioxid de carbon;
- abordarea efectelor legate de distribuție și a celor sociale ale acestei tranziții, prin revizuirea utilizării veniturilor obținute în urma licitării certificatelor de emisii, precum și a dimensiunii și a funcționării mecanismelor de finanțare în favoarea unei economii cu emisii scăzute de dioxid de carbon;
- asigurarea faptului că sectoarele care nu sunt vizate în prezent de sistemul EU ETS contribuie în mod eficient din punctul de vedere al costurilor la reducerile de emisii necesare în conformitate cu obiectivele UE și cu angajamentele asumate în cadrul Acordului de la Paris, în special prin includerea emisiilor generate de transportul maritim și a emisiilor generate de sectorul construcțiilor și de transportul rutier în

¹⁰ Decizia (UE) 2015/1814 a Parlamentului European și a Consiliului din 6 octombrie 2015 privind înființarea și funcționarea unei rezerve pentru stabilitatea pieței aferente schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră și de modificare a Directivei 2003/87/CE (JO L 264, 9.10.2015, p. 1).

cadrul normelor sistemului EU ETS, precum și a sinergiilor cu alte politici care vizează aceste sectoare;

- revizuirea sistemului de monitorizare, de raportare și de verificare a emisiilor de CO₂ generate de transportul maritim pentru a ține seama de includerea sectorului transportului maritim în sistemul EU ETS;
 - revizuirea rezervei pentru stabilitatea pieței în conformitate cu obligația legală corespunzătoare și examinarea eventualelor modificări ale structurii rezervei pentru stabilitatea pieței, pentru a îndeplini obiectivele juridice din decizia privind rezerva pentru stabilitatea pieței și pentru a aborda orice probleme care ar putea fi ridicate în contextul stabilirii unui obiectiv mai ambițios în materie de climă.
- **Coerența cu dispozițiile deja existente în domeniul de politică vizat**

Toate sectoarele economiei ar trebui să contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră. Pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55” privind clima și energia reprezintă o etapă cuprinzătoare în revizuirea legislației Uniunii pentru a o alinia la obiectivul mai ambițios al UE în materie de climă. Toate inițiativele din pachet sunt strâns legate între ele, fiecare depinzând de modul în care au fost concepute celelalte. Prezenta propunere legislativă vine în completarea propunerilor incluse în pachet și menține coerența cu acestea.

Sectoarele din afara sistemului EU ETS sunt reglementate de Regulamentul privind partajarea eforturilor¹¹ (ESR), care stabilește un obiectiv general la nivelul UE de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră, precum și obiective anuale obligatorii pentru fiecare stat membru, care trebuie atinse până în 2030. ESR vizează, printre altele, transportul rutier și sectorul construcțiilor, precum și emisiile generate de navigația internă, care reprezintă împreună aproximativ 50 % din emisiile totale din categoriile acoperite de Regulamentul privind partajarea eforturilor. Spre deosebire de sistemul EU ETS, sectoarele acoperite de ESR nu fac obiectul unui semnal privind prețul carbonului la nivelul UE. Prin furnizarea de stimulente economice suplimentare (prin stabilirea prețului carbonului) necesare pentru realizarea unor reduceri eficiente din punctul de vedere a costurilor în ceea ce privește emisiile generate de sectorul construcțiilor și de transportul rutier, noul sistem de comercializare a certificatelor de emisii ar completa domeniul actual de aplicare al ESR, care menține stimulentele și responsabilitatea pentru acțiunile naționale. Importanța acestui ultim aspect a fost, de asemenea, exprimată de un număr mare de părți interesate. Întrucât obiectivul ambițios pentru 2030 privind comercializarea certificatelor de emisii pentru sectorul construcțiilor și transportul rutier este stabilit în mod coerent cu contribuțiile eficiente din punctul de vedere al costurilor ale sectoarelor vizate, nu există nicio denaturare a contribuțiilor sectoarelor acoperite de Regulamentul privind partajarea eforturilor, care nu sunt vizate de stabilirea prețului carbonului la nivelul UE. Măsurile naționale care abordează barierele netarifare sau care pun la dispoziție soluții alternative pot face ca stabilirea prețului carbonului să funcționeze mai bine.

¹¹ Regulamentul (UE) 2018/842 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind reducerea anuală obligatorie a emisiilor de gaze cu efect de seră de către statele membre în perioada 2021-2030 în vederea unei contribuții la acțiunile climatice de respectare a angajamentelor asumate în temeiul Acordului de la Paris și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013 (JO L 156, 19.6.2018, p. 26).

Directiva (UE) 2018/410 prevede, în considerentul 4, că acțiunile Organizației Maritime Internaționale (OMI) sau ale Uniunii ar trebui să înceapă din 2023, inclusiv lucrările pregătitoare pentru adoptarea și punerea în aplicare a unei măsuri care să asigure contribuția corespunzătoare a sectorului la eforturile necesare pentru îndeplinirea obiectivelor convenite în cadrul Acordului de la Paris și luarea în considerare în mod corespunzător de către toate părțile interesate. De asemenea, reducerea emisiilor generate de transportul maritim face parte din angajamentul UE de reducere a emisiilor la nivelul întregii economii, în temeiul Acordului de la Paris.

Până în prezent, nu există măsuri adecvate, nici la nivel mondial, nici la nivelul UE, pentru a realiza reducerile de emisii necesare din sectorul transportului maritim care să fie în concordanță cu obiectivul mai ambițios în materie de climă stabilit de UE. La nivelul UE, emisiile de CO₂ provenite de la navele cu un tonaj brut de peste 5 000 de tone care călătoresc înspre sau dinspre porturi situate în SEE sunt monitorizate, raportate și verificate (prin intermediul Regulamentului UE privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim)¹² începând din 2018. Recent, la nivel mondial, s-a adoptat un cadru de reglementare privind eficiența energetică a navelor noi și s-au aprobat măsuri de eficiență energetică pentru navele existente. OMI a adoptat, de asemenea, o strategie inițială privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de nave, care stabilește un obiectiv de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră cu cel puțin 50 % până în 2050 comparativ cu nivelurile din 2008. Deși progresele recente realizate la nivelul OMI sunt binevenite, aceste măsuri sunt insuficiente pentru decarbonizarea transportului maritim internațional în conformitate cu obiectivele internaționale în materie de climă.

Având în vedere această situație, Comisia Europeană s-a angajat să propună un pachet de măsuri la nivelul UE pentru a spori contribuția transportului maritim la eforturile UE în domeniul climei, alături de măsurile convenite la nivel mondial în cadrul OMI. Pe lângă extinderea sistemului EU ETS în vederea includerii transportului maritim, pachetul de măsuri conține în special inițiativa FuelEU în domeniul maritim, care vizează creșterea cererii și a introducerii combustibililor alternativi pentru transport din surse regenerabile, precum și o propunere de revizuire a Directivei privind impozitarea energiei¹³ în ceea ce privește scutirea actuală de la impozitare a combustibililor utilizați de nave.

În prezent, sistemul EU ETS acoperă direct sau indirect aproximativ 30 % din emisiile generate de încălzirea clădirilor. Acest lucru este legat de acoperirea de către sistem a încălzirii centralizate și a energiei electrice utilizate pentru încălzire. Includerea tuturor emisiilor rezultate în urma arderii combustibililor fosili aferente acestui sector și integrarea acestora în sistemul UE de comercializare a certificatelor de emisii ar prezenta avantaje importante în ceea ce privește eficacitatea reducerii emisiilor. În transportul rutier,

¹² Regulamentul (UE) 2015/757 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim (JO L 123, 19.5.2015, p. 55).

¹³ Directiva 2003/96/CE a Consiliului din 27 octombrie 2003 privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității (JO L 283, 31.10.2003, p. 51).

comercializarea certificatelor de emisii ar avea avantajul de a capta emisiile parcului auto menținându-le sub plafon și de a stimula, în același timp, schimbări de comportament cu efecte de durată asupra soluțiilor de mobilitate, prin intermediul semnalului de preț. Cu toate acestea, standardele de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme rămân principalul motor pentru a asigura furnizarea de vehicule nepoluante moderne și inovatoare, inclusiv de autoturisme electrice. În paralel cu aplicarea sistemului de comercializare a certificatelor de emisii pentru transportul rutier, Comisia propune consolidarea standardelor privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și camioane pentru 2030, pentru a asigura o traiectorie clară către o mobilitate cu emisii zero. Pe lângă posibilele utilizări deja specificate ale veniturilor obținute în urma licitării certificatelor de emisii, care includ, de exemplu, promovarea formării de competențe și a redistribuirii forței de muncă, o parte din veniturile generate de comercializarea certificatelor de emisii în noile sectoare ar putea fi utilizată pentru a aborda impactul social al noilor sisteme de comercializare a certificatelor de emisii în aceste sectoare și ar putea fi investită în măsuri menite să accelereze valul de renovare a clădirilor, precum și utilizarea vehiculelor cu emisii zero, și să dezvolte infrastructura necesară, cum ar fi stațiile de reîncărcare inteligente amplasate strategic pentru vehiculele cu emisii zero. Măsurile de sprijin pentru promovarea eficienței energetice în gospodăriile vulnerabile sau cu venituri mici ar putea contribui, de asemenea, la evitarea efectelor excesive legate de distribuție. În acest scop, în cadrul pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55”, Comisia prezintă o propunere de instituire a unui fond pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice pentru a finanța planurile statelor membre relevante prin care se abordează aspectele de ordin social ale comercializării certificatelor de emisii pentru sectorul construcțiilor și transportul rutier, acordându-se o atenție specială gospodăriilor și microîntreprinderilor vulnerabile, precum și utilizatorilor vulnerabili ai serviciilor de transport. O parte din veniturile obținute în urma licitării certificatelor de emisii în cadrul noului sistem urmează să fie utilizată pentru finanțarea planurilor statelor membre.

Se propune ca nivelul de ambiție, plafonul pentru emisii din cadrul ETS și traiectoria pentru noul sistem de comercializare a certificatelor de emisii să fie stabilite în mod coerent, în conformitate cu reducerile eficiente din punctul de vedere al costurilor ale emisiilor generate de sectorul construcțiilor și de transportul rutier, printr-o combinație între stabilirea prețului carbonului și consolidarea cadrului de reglementare existent pentru aceste sectoare.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Pactul verde european, obiectivul său de neutralitate climatică și dubla tranziție verde și digitală reprezintă priorități esențiale ale Uniunii Europene. Pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55”, Next Generation EU și cadrul financiar multianual pentru perioada 2021-2027 vor contribui la realizarea dublei tranziții verzi și digitale avute în vedere de Europa. Combinarea acestor politici va aborda criza economică și va accelera trecerea la o economie curată și durabilă, corelând acțiunile climatice cu creșterea economică.

Reducerea cu cel puțin 55 % a emisiilor nete de gaze cu efect de seră până în 2030 comparativ cu 1990 la scara întregii economii necesită nu numai modificarea actualului cadru de politică în domeniul climei, ci și a celui în domeniul energiei. Pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55”

oferă o revizuire cuprinzătoare a legislației în domeniul climei și al energiei în vederea îndeplinirii acestui obiectiv. Propunerea de modificare a sistemului de comercializare a certificatelor de emisii face parte din acest set amplu și coerent de propuneri de politică. Sistemul de comercializare a certificatelor de emisii este un instrument esențial pentru realizarea obiectivului mai ambițios al UE stabilit pentru 2030 și a unei tranziții juste și de succes către neutralitatea climatică până în 2050. Ca atare, această inițiativă este legată de multe alte domenii de politică, inclusiv de politicile externe ale Uniunii. De exemplu, ca instrument bazat pe piață la nivelul UE, sistemul de comercializare a certificatelor de emisii este coerent cu piața internă a UE și consolidează și mai mult această piață.

Fondul pentru inovare consolidat în temeiul Directivei EU ETS, unul dintre principalele instrumente ale UE pentru a aduce tehnologiile inovatoare cu emisii reduse de dioxid de carbon mai aproape de piață, completează alte instrumente, cum ar fi Orizont 2020 și Orizont Europa, care se concentrează în principal pe fazele de cercetare anterioare. Fondul pentru modernizare consolidat în temeiul Directivei EU ETS sprijină investițiile în modernizarea sectorului energetic și a sistemelor energetice în sens mai larg, stimulând eficiența energetică și facilitând o tranziție justă în regiunile dependente de cărbune din statele membre cu venituri mai mici. Acesta completează alte instrumente, cum ar fi politica de coeziune și Fondul pentru o tranziție justă.

Coerența cu alte politici ale Uniunii este asigurată, de asemenea, prin coerența evaluărilor impactului pentru sistemul EU ETS cu cele pentru restul cadrului privind clima, energia și transporturile în perspectiva anului 2030¹⁴, cum ar fi complementaritatea extinderii comercializării certificatelor de emisii cu Directiva privind eficiența energetică¹⁵, precum și cu alte măsuri prezentate în cadrul pachetului de măsuri pentru abordarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim. Se utilizează un scenariu de referință comun și scenarii de politică de bază comune cu alte inițiatives din pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55”. Aceste scenarii iau în considerare toate acțiunile și politicile relevante ale UE.

Se preconizează limitarea costurilor administrative suplimentare ale extinderii sistemului în vederea includerii transportului rutier și a sectorului construcțiilor prin utilizarea, acolo unde este posibil, a structurilor existente utilizate pentru Directiva privind impozitarea energiei și pentru obligațiile privind economiile de energie în temeiul Directivei privind eficiența

¹⁴

În special Regulamentul privind partajarea eforturilor, Regulamentul LULUCF (cu privire la exploatarea terenurilor, schimbarea destinației terenurilor și silvicultură), standardele de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și camioane, Directiva privind energia din surse regenerabile (REDII), Directiva privind eficiența energetică (EED) și, într-o etapă ulterioară, Directiva europeană privind performanța energetică a clădirilor. Alte inițiatives relevante includ revizuirea Directivei privind impozitarea energiei, Planul de acțiune privind reducerea la zero a poluării și revizuirea Directivei privind emisiile industriale, inițiatives privind mobilitatea, cum ar fi cele privind combustibilii pentru transport (inițiativa FuelEU în domeniul maritim și inițiativa ReFuelEU în domeniul aviației) și o propunere privind un mecanism de ajustare la frontieră în funcție de carbon (CBAM).

¹⁵ Directiva 2012/27/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 octombrie 2012 privind eficiența energetică, de modificare a Directivelor 2009/125/CE și 2010/30/UE și de abrogare a Directivelor 2004/8/CE și 2006/32/CE (JO L 315, 14.11.2012, p. 1).

energetică. La rândul său, noul sistem de comercializare a certificatelor de emisii ar spori economiile suplimentare de energie, având o legătură potențială cu economiile de energie prevăzute la articolul 7 din Directiva privind eficiența energetică.

2. TEMEIUL JURIDIC, SUBSIDIARITATEA ȘI PROPORȚIONALITATEA

• Temeiul juridic

Temeiul juridic al prezentei propuneri este articolul 192 din TFUE. În conformitate cu articolul 191 și cu articolul 192 alineatul (1) 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.

• Subsidiaritatea (în cazul competențelor neexclusive)

Directiva EU ETS este un instrument legislativ existent al UE, adoptat în 2003. În conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din TFUE, obiectivele prezentei propuneri de modificare a Directivei EU ETS pot fi atinse numai printr-un instrument legislativ la nivelul UE.

În mod similar, Decizia (UE) 2015/1814 a Parlamentului European și a Consiliului privind înființarea și funcționarea unei rezerve pentru stabilitatea pieței aferentă schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră este o măsură existentă a Uniunii. Modificarea sa, astfel cum este prevăzută în prezenta propunere, nu poate fi realizată la nivel național sau local, ci necesită acțiuni la nivelul Uniunii.

Schimbările climatice reprezintă o problemă transfrontalieră, iar acțiunile UE pot completa și consolida în mod eficace acțiunile la nivel mondial, regional, național și local. Stabilirea unui obiectiv mai ambițios al UE de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru 2030 va avea un impact asupra multor sectoare din întreaga economie a UE, iar acțiunea coordonată la nivelul UE este, prin urmare, indispensabilă și are o șansă mult mai mare de a conduce la transformarea necesară, acționând ca un motor puternic pentru o schimbare eficientă din punctul de vedere al costurilor și pentru o convergență ascendentă. În plus, multe dintre elementele prezentei propuneri au o dimensiune importantă din perspectiva pieței interne, în special opțiunile legate de protecția împotriva relocării emisiilor de dioxid de carbon și mecanismele de finanțare în favoarea unei economii cu emisii scăzute de dioxid de carbon.

Ca piață a carbonului, sistemul EU ETS stimulează reducerea emisiilor în primul rând prin soluțiile cele mai eficiente din punctul de vedere al costurilor în cadrul activităților pe care le acoperă, obținându-se o mai mare eficiență datorită amplorii sale. Punerea în aplicare a unei măsuri similare la nivel național ar determina crearea unor piețe ale carbonului mai mici și fragmentate, ar risca să denatureze concurența și ar putea conduce la costuri globale mai mari de reducere a emisiilor. Aceași logică este valabilă și pentru extinderea stabilirii prețului carbonului la noile sectoare.

Dimensiunea transfrontalieră a sectorului transportului maritim impune necesitatea unor acțiuni coordonate la nivel european. Acțiunile UE pot, de asemenea, să inspire și să pregătească terenul pentru acțiuni mai ample, de exemplu în ceea ce privește transportul maritim în cadrul Organizației Maritime Internaționale (OMI) și al țărilor terțe.

- **Proportionalitatea**

Astfel cum se precizează în secțiunile 3 și 7 din evaluarea impactului care însoțește prezenta propunere, propunerea respectă principiul proporționalității deoarece nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor de punere în aplicare a obiectivului UE de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru 2030 într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor, asigurând totodată buna funcționare a pieței interne.

Consiliul European a aprobat o reducere globală a emisiilor de gaze cu efect de seră, la nivelul întregii economii și pe plan intern, cu cel puțin 55 % până în 2030 comparativ cu nivelurile din 1990. Prezenta propunere vizează o mare parte a acestor emisii de gaze cu efect de seră și revizuieste Directiva EU ETS în vederea îndeplinirii acestui obiectiv.

- **Alegerea instrumentului**

Obiectivele prezentei propuneri pot fi realizate cel mai bine printr-o directivă. Acesta este instrumentul juridic cel mai adecvat pentru a aduce modificări Directivei EU ETS existente (Directiva 2003/87/CE).

O directivă impune statelor membre obligația de a realiza obiectivele și de a pune în aplicare măsurile în cadrul propriilor sisteme naționale de drept material și procedural. Această abordare oferă statelor membre o mai mare libertate, față de un regulament, în ceea ce privește punerea în aplicare a unei măsuri a UE, deoarece statele membre pot alege mijloacele cele mai adecvate pentru punerea în aplicare a măsurilor prevăzute în directivă. Acest lucru permite statelor membre să se asigure că normele modificate sunt coerente cu cadrul lor juridic material și procedural existent de punere în aplicare a sistemului EU ETS, în special în ceea ce privește reglementarea autorizării instalațiilor, precum și a măsurilor de punere în executare și a sancțiunilor.

O directivă este, de asemenea, instrumentul adecvat pentru modificarea Deciziei (UE) 2015/1814 privind înființarea și funcționarea unei rezerve pentru stabilitatea pieței, deoarece revizuirea acestui instrument juridic este strâns legată de efectele asupra stabilității pieței ale obiectivului mai ambițios al sistemului EU ETS.

Prezenta directivă este, de asemenea, instrumentul adecvat pentru modificarea Regulamentului (UE) 2015/757 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim, deoarece prezenta directivă include emisiile de CO₂ generate de anumite activități de transport maritim în sistemul EU ETS, pe baza datelor privind emisiile provenite din Regulamentul (UE) 2015/757.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR *EX POST*, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

- **Evaluări *ex post*/verificări ale adecvării legislației existente**

Nu s-a realizat nicio evaluare *ex post* și nicio verificare a adecvării în legătură cu prezenta propunere, având în vedere stadiul incipient de punere în aplicare a legislației actuale privind sistemul EU ETS, care a început să se aplice în 2021, astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2018/410 a Parlamentului European și a Consiliului¹⁶. În consecință, au fost disponibile date limitate pentru realizarea unei evaluări.

- **Consultările cu părțile interesate**

În diferite etape ale elaborării prezentei propuneri, au fost implicate statele membre, reprezentanți ai industriei din sectorul privat, organizații neguvernamentale, instituții academice și de cercetare, sindicate și cetățeni.

Revizuirea sistemului EU ETS se bazează pe feedbackul primit în legătură cu Planul privind obiectivul climatic pentru 2030 și pe interconexiunile dintre sistemul EU ETS și politicile paralele și obiectivele mai ample ale Pactului verde european. Principalul obiectiv al consultărilor cu privire la revizuirea sistemului EU ETS a fost obținerea punctelor de vedere ale părților interesate cu privire la consolidarea sistemului EU ETS existent, extinderea acestuia la noi sectoare (transportul maritim și sectorul construcțiilor, transportul rutier sau toate activitățile care implică arderea combustibililor fosili) și revizuirea rezervei pentru stabilitatea pieței. Consultarea a urmărit, de asemenea, obținerea unor contribuții privind modul de abordare a riscului de relocare a emisiilor de dioxid de carbon, utilizarea veniturilor și mecanismele de sprijin în favoarea unei economii cu emisii scăzute de dioxid de carbon.

Comisia a solicitat mai întâi feedback cu privire la o evaluare inițială a impactului, subliniind considerațiile inițiale și opțiunile de politică ale revizuirii¹⁷. Ulterior, Comisia a organizat o consultare publică online prin intermediul unui chestionar pentru fiecare dintre propunerile incluse în pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55”, în legătură cu care a primit aproape 500 de răspunsuri¹⁸. Pentru a sprijini inițiativa privind stabilirea prețului carbonului pentru transportul maritim, s-a realizat un sondaj specific în rândul părților interesate, însoțit de un program de interviuri specific¹⁹. În plus, Comisia a organizat reuniuni (virtuale) bilaterale și

¹⁶ Directiva (UE) 2018/410 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 martie 2018 de modificare a Directivei 2003/87/CE în vederea rentabilizării reducerii emisiilor de dioxid de carbon și a sporirii investițiilor în acest domeniu și a Deciziei (UE) 2015/1814 (JO L 76, 19.3.2018, p. 3).

¹⁷ S-au putut formula observații în legătură cu evaluarea inițială a impactului în intervalul cuprins între 29 octombrie 2020 și 26 noiembrie 2020, primindu-se aproximativ 250 de contribuții. Rezultatul acestei etape este disponibil la următoarea adresă: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Schimbari-climatice-actualizarea-sistemului-UE-de-comercializare-a-certificatelor-de-emisii-ETS-ro>.

¹⁸ Aceasta a fost deschisă timp de 12 săptămâni, între 13 noiembrie 2020 și 5 februarie 2021. Rezultatul acestei etape este disponibil la următoarea adresă: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12660-Updating-the-EU-Emissions-Trading-System/public-consultation-ro>.

¹⁹ Sondajul în rândul părților interesate s-a desfășurat în intervalul decembrie 2020-februarie 2021, iar programul de interviuri specifice în intervalul ianuarie 2021-februarie 2021.

multilaterale cu părțile interesate, inclusiv cu reprezentanți ai industriei din diferite sectoare, sindicate, organizații neguvernamentale și state membre și a participat la conferințe virtuale. În cele din urmă, Comisia a organizat, prin intermediul unui contractant, două ateliere de experți²⁰ privind revizuirea rezervei pentru stabilitatea pieței.

Rezultatele activităților de consultare sunt prezentate în evaluarea impactului, care însoțește prezenta propunere, și au fost luate în considerare, în măsura posibilului, pentru prezenta propunere.

În general, consultările publice au indicat un sprijin larg în favoarea sistemului EU ETS ca instrument de politică.

Numeroase părți interesate sprijină consolidarea sistemului EU ETS existent pentru a se asigura un nivel mai ridicat de ambiție în conformitate cu noul obiectiv pentru 2030 și pe baza unor considerente legate de eficiența din punctul de vedere al costurilor. Doar unii respondenți din sectorul privat și din societatea civilă au susținut o contribuție mai mică sau, respectiv, mai mare în comparație cu principiul eficienței din punctul de vedere al costurilor. Pentru a atinge nivelul de ambiție consolidat, părțile interesate au considerat, în general, că ajustarea factorului linear de reducere este importantă, în timp ce unele părți interesate au subliniat, de asemenea, importanța unei combinații cu o reducere unică a cantității de certificate, astfel cum se reflectă în prezenta propunere.

În ceea ce privește alocarea cu titlu gratuit și riscul relocării emisiilor de dioxid de carbon, marea majoritate a părților interesate sunt în favoarea modificării actualului cadru privind relocarea emisiilor de dioxid de carbon, în timp ce unele părți interesate din industrie doresc să mențină actualul cadru privind relocarea emisiilor de dioxid de carbon fără modificări. Opiniile cu privire la opțiunile specifice de modificare sunt mixte, iar introducerea altor măsuri de stimulare suplimentară a reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră s-a bucurat de cel mai mare sprijin. Propunerea prevede astfel de stimulente prin condiționarea alocării cu titlu gratuit de investiții în tehnici de creștere a eficienței energetice. Modificarea valorilor de referință pentru a asigura încorporarea mai rapidă a inovării și a progresului tehnologic a obținut sprijin din partea unei game largi de părți interesate, cu excepția anumitor părți din sectorul privat. Propunerea include această abordare, deoarece se consideră că oferă o distribuție mai echitabilă și mai transparentă a alocării cu titlu gratuit decât o reducere mai mare pentru toate sectoarele prin factorul de corecție transsectorial.

În ceea ce privește utilizarea veniturilor obținute în urma licitării certificatelor de emisii, propunerea reflectă opinia exprimată de numeroase părți interesate, respectiv că sunt necesare norme mai stricte pentru a se asigura că statele membre își cheltuiesc veniturile obținute în urma licitării certificatelor de emisii în cadrul sistemului EU ETS în conformitate cu obiectivele climatice.

²⁰ https://ec.europa.eu/clima/events/expert-workshop-market-stability-reserve_en.
https://ec.europa.eu/clima/events/2nd-expert-workshop-market-stability-reserve_en.

În ceea ce privește mecanismele de finanțare în favoarea unei economii cu emisii scăzute de dioxid de carbon, părțile interesate salută, în general, o creștere a dimensiunii Fondului pentru inovare, precum și introducerea unor instrumente de sprijin suplimentare, cum ar fi contractele pentru diferență în materie de carbon. Acest lucru se reflectă în mod corespunzător în propunere prin creșterea dimensiunii Fondului pentru inovare și extinderea domeniului său de aplicare.

În ceea ce privește Fondul pentru modernizare, majoritatea părților interesate, în special din cadrul societății civile și al anumitor zone din sectorul privat, sprijină o creștere a Fondului pentru modernizare, astfel cum se reflectă în prezenta propunere. În general, părțile interesate sprijină raționalizarea tipurilor de investiții care pot fi finanțate prin Fondul pentru modernizare și consolidarea coerenței Fondului pentru modernizare cu Pactul verde european. Propunerea contribuie la acest obiectiv prin eliminarea excepției pentru finanțarea sistemelor de încălzire centralizată pe bază de combustibili fosili din anumite state membre.

Rezerva pentru stabilitatea pieței beneficiază de un sprijin larg din partea grupurilor de părți interesate; cu toate acestea, nu există un consens cu privire la modificările care ar trebui aduse parametrilor săi. Societatea civilă și-a exprimat sprijinul pentru consolidarea parametrilor rezervei pentru stabilitatea pieței într-o mai mare măsură decât sectorul privat. A existat sprijin pentru menținerea regulii de invalidare, fie fără rezerve, fie cu o modificare, în timp ce unele părți interesate au sugerat eliminarea acesteia. În cadrul atelierelor de experți, unele părți interesate au considerat că este nevoie de o rată variabilă de plasare în rezervă pentru a se evita apariția unor efecte de prag semnificative și revizuirile mai frecvente. Propunerea stabilește un echilibru între necesitatea de a asigura o reducere a excedentului de piață într-un interval de timp rezonabil, previzibilitatea mecanismului, precum și complexitatea acestuia. În plus, propunerea de a include certificatele pentru aviație și emisiile din sectorul aviației în calculul excedentului corespunde opțiunii preferate de majoritatea părților interesate.

În ceea ce privește transportul maritim, marea majoritate a părților interesate care au participat la sondajul specific au indicat că sectorul maritim ar trebui să contribuie la acțiunile climatice într-o mai mare măsură decât în prezent. Dintre opțiunile propuse, extinderea sistemului EU ETS existent în vederea includerii transportului maritim este opțiunea preferată de stabilire a prețului carbonului exprimată de părțile interesate, în timp ce industria navală a subliniat importanța măsurilor la nivel internațional. Propunerea abordează opiniile exprimate de părțile interesate, acoperind emisiile generate de călătoriile în interiorul UE și jumătate din emisiile generate de călătoriile în afara UE și incluzând o clauză de revizuire în legătură cu activitatea desfășurată în cadrul Organizației Maritime Internaționale (OMI) în vederea adoptării unor măsuri globale bazate pe piață. Aceasta este una dintre cele cinci abordări care sunt încă în curs de examinare în contextul Convenției-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice (CCONUSC).

În ceea ce privește transportul rutier și sectorul construcțiilor, mai multe părți interesate, inclusiv parteneri sociali atât din partea angajatorilor, cât și a angajaților, sunt, în general, sceptice cu privire la extinderea sistemului de comercializare a certificatelor de emisii în vederea includerii acestor sectoare. Dintre opțiunile prezentate, opțiunea de politică preferată

de o gamă largă de părți interesate este instituirea, în primă fază, a unui sistem separat, de sine stătător, astfel cum se reflectă în prezenta propunere. Opiniile sunt împărțite în ceea ce privește întrebarea dacă revizuirea sistemului EU ETS ar trebui să stabilească deja momentul și modul în care comercializarea certificatelor de emisii pentru sectorul transportului rutier și al construcțiilor ar putea fi integrată treptat în sistemul EU ETS existent. În special, organizațiile neguvernamentale au atras atenția asupra riscurilor asociate unei legături între cele două sisteme. Propunerea ține seama în mod corespunzător de aceste preocupări, propunând un sistem separat, dar adiacent de comercializarea a certificatelor de emisii și o clauză de revizuire.

- **Obținerea și utilizarea cunoștințelor de specialitate**

Prezenta propunere se bazează pe dovezile colectate în cadrul evaluării impactului pentru revizuirea anterioară a sistemului EU ETS încheiată în 2018, pe evaluarea impactului care însoțește Planul privind obiectivul climatic pentru 2030²¹, pe analiza efectuată în sprijinul viziunii strategice europene pe termen lung a Comisiei pentru o economie prosperă, modernă, competitivă și neutră din punctul de vedere al impactului asupra climei²² și pe dovezile relevante compilate în cadrul altor inițiative derulate în paralel cu Pactul verde european, precum și pe studii anterioare privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, de transportul rutier și de sectorul construcțiilor. Aceasta se bazează pe datele privind emisiile și pe experiențele legate de punerea în aplicare a sistemelor UE de monitorizare, raportare și verificare.

La fel ca și în cazul altor propuneri și evaluări ale impactului pentru pachetul de politici „Pregătiți pentru 55”, prezenta propunere utilizează, de asemenea, o colecție de instrumente integrate de modelare, care acoperă toate emisiile de gaze cu efect de seră ale economiei UE. Aceste instrumente sunt utilizate pentru a produce un set de scenarii de bază, care reflectă pachete de politici coerente și aliniate la obiectivul climatic mai ambițios stabilit pentru 2030, pe baza scenariilor elaborate pentru Planul privind obiectivul climatic pentru 2030.

Scenariile se bazează pe scenariul de referință actualizat al UE²³, o proiecție a evoluției sistemelor energetice naționale și ale UE și a emisiilor de gaze cu efect de seră în contextul actualului cadru de politică, cu includerea impactului pandemiei de COVID-19. Aceste scenarii au fost elaborate într-un cadru contractual de laborator E3M din cadrul Universității Tehnice Naționale din Atena, iar rezultatele detaliate ale modelării sunt publicate împreună cu propunerile.

²¹ Documentul de lucru al serviciilor Comisiei SWD(2020) 176.

²² Comisia Europeană: „In-depth analysis in support of the Commission Communication COM(2018) 773 A Clean Planet for all, A European long-term strategic vision for a prosperous, modern, competitive and climate neutral economy”, [Analiza aprofundată în sprijinul Comunicării Comisiei COM(2018) 773 – O planetă curată pentru toți. O viziune europeană strategică pe termen lung pentru o economie prosperă, modernă, competitivă și neutră din punctul de vedere al impactului asupra climei], Bruxelles, 28 noiembrie 2018.

²³ Proiecții bazate pe modele privind tendințele în materie de energie, transport și emisii de gaze cu efect de seră până în 2050, pe baza unui set coerent de ipoteze la nivelul UE, al statelor membre și al politicilor UE, precum și al caracteristicilor specifice ale statelor membre și în urma consultării experților din statele membre.

În plus, Comisia se bazează pe numărul tot mai mare de cercetări empirice evaluate *inter pares* cu privire la sistemul EU ETS și are în derulare mai multe contracte de asistență. În baza unui astfel de contract de asistență, Vivid Economics a realizat un studiu pentru a sprijini Comisia Europeană în activitatea acesteia de revizuire a rezervei pentru stabilitatea pieței²⁴. Asistența în legătură cu dispozițiile privind relocarea emisiilor de dioxid de carbon a fost asigurată de Öko-Institut, Trinomics, Ricardo și Adelphi.

În plus, o echipă de studiu condusă de Ricardo a realizat un studiu privind sistemul EU ETS pentru transportul maritim și posibilele opțiuni alternative sau combinații de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră²⁵.

- **Evaluarea impactului**

Propunerea de directivă este însoțită de o evaluare a impactului, care se bazează pe constatările evaluării cuprinzătoare a impactului realizate pentru Planul privind obiectivul climatic pentru 2030²⁶. Aceasta a constituit baza analitică pentru stabilirea obiectivului de reducere netă a emisiilor de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % până în 2030 comparativ cu 1990. Un rezumat al evaluării impactului și avizul favorabil al Comitetului de control normativ cu privire la aceasta sunt, de asemenea, puse la dispoziția publicului. Evaluarea impactului se bazează pe scenarii de modelare integrată care reflectă interacțiunea diferitelor instrumente de politică cu operatorii economici, pentru a asigura complementaritatea, coerența și eficacitatea în atingerea obiectivului ambițios în materie de climă pentru 2030. Acestea sunt completate de datele disponibile și de instrumentele analitice specifice pentru abordarea unor aspecte specifice de elaborare a politicilor.

Evaluarea impactului analizează trei tipuri de probleme. În primul rând, este vorba de cele asociate necesității de consolidare a sistemului EU ETS existent într-un mod proporțional cu obiectivul mai ambițios de reducere netă cu cel puțin 55 % a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2030 comparativ cu 1990, evitând, în același timp, dezechilibrele dintre cerere și ofertă. În al doilea rând, s-a avut în vedere necesitatea asigurării cu privire la contribuția suficientă a anumitor sectoare în vederea îndeplinirii acestui obiectiv. În cele din urmă, s-a analizat necesitatea creșterii investițiilor și a capacității sporite de a aborda distribuția impactului măsurilor de reducere a emisiilor, în timp ce fondurile rămân limitate.

În ceea ce privește consolidarea sistemului EU ETS existent pentru a se asigura un nivel mai ridicat de ambiție în conformitate cu obiectivul de reducere netă a emisiilor cu cel puțin 55 % pentru 2030, oricare dintre pachetele de opțiuni ar fi eficiente și eficiente în vederea atingerii obiectivului stabilit pentru 2030. Evaluarea impactului a concluzionat, de asemenea, că este

²⁴ Vivid Economics, (2021), „Review of the EU ETS’ Market Stability Reserve” (Revizuirea rezervei pentru stabilitatea pieței din cadrul sistemului EU ETS), raport elaborat pentru DG CLIMA, în curs de publicare.

²⁵ Ricardo, E3 Modelling și Trinomics, (2021), „Study on EU ETS for maritime transport and possible alternative options or combinations to reduce greenhouse gas emissions” (Studiu privind sistemul EU ETS pentru transportul maritim și posibilele opțiuni alternative sau combinații de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră), în curs de publicare.

²⁶ Documentul de lucru al serviciilor Comisiei SWD(2020) 176.

necesară o abordare mai bine direcționată a alocării cu titlu gratuit, acolo unde aceasta se aplică în continuare, sub forma unor criterii de referință consolidate și a condiționalității eforturilor de decarbonizare, pentru a stimula adoptarea tehnologiilor cu emisii reduse de dioxid de carbon.

În ceea ce privește rezerva pentru stabilitatea pieței, evaluarea impactului a arătat, printre altele, că, pentru a menține buna funcționare a sistemului EU ETS, rata de plasare în rezervă ar trebui menținută la 24 % până în 2030 și adaptată astfel încât să se elimine „efectul de prag” nedorit. Acest efect de prag apare atunci când numărul total de certificate aflate în circulație (TNAC) este foarte apropiat de pragul superior de 833 de milioane, care determină plasarea de certificate în rezerva pentru stabilitatea pieței. În acest caz, un certificat în plus sau în minus la nivelul TNAC poate declanșa plasarea integrală a 200 de milioane de certificate sau neplasarea niciunei cantități, în funcție de situarea TNAC peste sau sub prag. Incertitudinea cu privire la intervenirea sau neintervenirea unei astfel de situații ar putea conduce la o volatilitate a prețurilor pe piață și ar putea crește riscul de abuz de piață.

Pentru a extinde cadrul de politică privind clima la transportul maritim, au fost analizate patru opțiuni principale și domenii de aplicare geografice diferite. Opțiunea preferată este integrarea sectorului transportului maritim în sistemul EU ETS existent.

Evaluarea impactului a analizat ca opțiune principală instituirea unui sistem nou, de sine stătător, de comercializare a certificatelor de emisii pentru transportul rutier și sectorul construcțiilor sau pentru toate activitățile care implică arderea combustibililor fosili. Ambele opțiuni ar oferi stimulente economice suplimentare și, prin intermediul plafonului, ar asigura realizarea aceleiași reduceri relative a emisiilor în sectoarele în cauză, respectiv de 43 % până în 2030 comparativ cu 2005. Includerea doar a sectorului construcțiilor și a transportului rutier în domeniul de aplicare al unui sistem suplimentar de comercializare a certificatelor de emisii, spre deosebire de includerea tuturor sectoarelor consumatoare de combustibili fosili aflate în prezent în afara sistemului de comercializare a certificatelor de emisii, oferă beneficii clare în ceea ce privește eficiența economică, în special deoarece ar evita crearea unui nou regim de protecție împotriva riscului de relocare a emisiilor de dioxid de carbon pentru acele părți ale industriei mici care ar avea nevoie de un astfel de regim, dar ar fi supusă unei sarcini cel mai probabil disproportionate în raport cu beneficiile oferite.

- **Adecvarea și simplificarea reglementărilor**

Legislația EU ETS a favorizat în mod constant abordările menite să reducă la minimum sarcina de reglementare atât pentru operatorii economici, cât și pentru administrații. Deși majoritatea instalațiilor incluse în sistemul EU ETS se află în industriile mari consumatoare de energie, cu structuri de piață caracterizate de mari întreprinderi, propunerea conține dispoziții și pentru instalațiile cu emisii scăzute, care pot fi deținute de IMM-uri sau de microîntreprinderi. În special, pe lângă normele existente care reduc sarcina administrativă și costurile legate de monitorizarea și raportarea emisiilor, instalațiile cu emisii scăzute beneficiază de posibilitatea ca statele membre să le excludă din sfera sistemului EU ETS în cazul în care acestea sunt supuse unor măsuri naționale care duc la o contribuție echivalentă la reducerile emisiilor.

În conformitate cu angajamentul Comisiei pentru o mai bună legiferare, prezenta propunere a fost elaborată într-un mod cuprinzător, în condiții de transparență completă și cu implicarea permanentă a părților interesate, luând în considerare feedbackul extern și ținând cont de controlul extern pentru a se asigura un echilibru potrivit în cadrul propunerii (a se vedea și secțiunea privind obținerea și utilizarea cunoștințelor de specialitate).

Extinderea preconizată a sistemului în vederea includerii transportului maritim s-ar baza pe mecanismele existente de monitorizare, de raportare și de verificare, care exonerează de obligații navele mici și care vor trebui modificate pentru a le adapta la comercializarea certificatelor de emisii. Un sistem de monitorizare, de raportare și de verificare unic va menține eforturile de asigurare a conformității și sarcina administrativă pentru companiile de transport maritim la un nivel mai scăzut decât în cazul mai multor sisteme. Noul sistem EU ETS pentru alte sectoare s-ar aplica în amonte, pe baza dispozițiilor existente care reglementează antrepozitele fiscale sau furnizorii de combustibili.

- **Drepturile fundamentale**

Propunerea respectă drepturile fundamentale și principiile recunoscute în special de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene. În special, aceasta contribuie la realizarea obiectivului unui nivel ridicat de protecție a mediului în conformitate cu principiul dezvoltării durabile, astfel cum se prevede la articolul 37 din cartă²⁷.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Sistemul EU ETS generează venituri semnificative. În prezent, cea mai mare parte din aceste venituri obținute în urma licitării certificatelor de emisii le revine statelor membre.

Ajustările aduse cadrului bugetar al UE vor fi prezentate de Comisie în viitorul pachet privind resursele proprii, care include o propunere de modificare a cadrului financiar multianual. Bugetele naționale ale statelor membre vor beneficia de pe urma extinderii domeniului de aplicare al sistemului EU ETS la transportul maritim și a noului sistem de comercializare a certificatelor de emisii pentru transportul rutier și sectorul construcțiilor.

Funcționarea în condiții de siguranță a registrului Uniunii este finanțată de la bugetul Uniunii. Extinderea domeniului de aplicare al sistemului EU ETS la transportul maritim și instituirea noului sistem EU ETS pentru transportul rutier și sectorul construcțiilor vor necesita resurse suplimentare pentru funcționarea în condiții de siguranță a registrului Uniunii, astfel cum se specifică în fișa financiară care însoțește prezenta propunere. Aceste resurse vor fi puse la dispoziție prin realocare, având în vedere constrângerile bugetare și de personal ale administrației publice europene din actualul cadru financiar multianual, în timp ce cheltuielile operaționale aferente vor fi finanțate din pachetul financiar LIFE. Dezvoltarea informatică și procedurile de achiziții alese se vor desfășura în conformitate cu Comunicarea referitoare la orientările privind finanțarea tehnologiei informației și a securității cibernetice din

²⁷ JO C 326, 26.10.2012, p. 391.

10 septembrie 2020²⁸, care prevede aprobarea prealabilă a anumitor cheltuieli în domeniul tehnologiei informației de către Comitetul pentru tehnologia informației și securitate cibernetică al Comisiei Europene.

5. ALTE ELEMENTE

• Planuri de punere în aplicare și măsuri de monitorizare, evaluare și raportare

Comisia va continua să monitorizeze și să evalueze funcționarea sistemului EU ETS în raportul său anual privind piața carbonului, astfel cum se prevede la articolul 10 alineatul (5) din Directiva EU ETS. Aceasta vizează, de asemenea, impactul actualei revizuirii a sistemului EU ETS. Raportul anual al Comisiei privind piața carbonului și raportul anual al statelor membre se aplică, de asemenea, sectoarelor vizate de extinderea comercializării certificatelor de emisii. Datele de monitorizare, de raportare și de verificare obținute prin reglementarea noilor sectoare vor constitui o sursă esențială de informații pentru Comisie în vederea evaluării progreselor înregistrate în sectoarele respective.

Normele de monitorizare, de raportare și de verificare pentru transportul maritim ar trebui să respecte normele prevăzute în Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului, astfel cum a fost modificat prin propunerea COM(2019) 38 final și prin prezenta propunere.

În plus, evaluarea progreselor înregistrate în aplicarea Directivei EU ETS este prevăzută la actualul articolul 21 din directivă²⁹.

Inițiativa se bazează pe procesul care constă în elaborarea de planuri naționale integrate privind energia și clima și pe un cadru solid în materie de transparență a informațiilor privind emisiile de gaze cu efect de seră și alte informații privind clima, prevăzute în Regulamentul (UE) 2018/1999 al Parlamentului European și al Consiliului³⁰. Comisia va utiliza, printre altele, informațiile transmise și raportate de statele membre în temeiul Regulamentului privind governanța uniunii energetice și a acțiunilor climatice ca bază pentru evaluarea periodică a progreselor înregistrate. De asemenea, dispozițiile care se referă la raportarea cu privire la utilizarea veniturilor obținute în urma licitării certificatelor de emisii în temeiul prezentei directive sunt prevăzute în Regulamentul (UE) 2018/1999. Impactul

²⁸ C(2020) 6126.

²⁹ Acest articol impune statelor membre să prezinte Comisiei un raport anual care să acorde o atenție specială aspectelor precum alocarea cotelor, funcționarea registrelor, aplicarea măsurilor legate de monitorizare și raportare, verificare și acreditare, precum și aspectelor referitoare la respectarea directivei.

³⁰ Regulamentul (UE) 2018/1999 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2018 privind governanța uniunii energetice și a acțiunilor climatice, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 663/2009 și (CE) nr. 715/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivelor 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE și 2013/30/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivelor 2009/119/CE și (UE) 2015/652 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 328, 21.12.2018, p. 1).

modificărilor incluse în prezenta directivă va trebui analizat, putând fi necesară o modificare ulterioară a regulamentului respectiv pentru a se asigura coerența între cele două acte juridice.

Secțiunea 9 din evaluarea impactului care însoțește prezenta propunere conține detalii suplimentare cu privire la monitorizare și evaluare.

- **Explicații detaliate cu privire la prevederile specifice ale propunerii**

Principalele elemente ale Directivei EU ETS care fac obiectul modificării sunt următoarele:

Transportul maritim (articolul 3, articolele 3 g-3ge și articolul 16)

Propunerea extinde domeniul de aplicare al sistemului UE de comercializare a certificatelor de emisii în vederea includerii transportului maritim. În acest scop, propunerea modifică definiția termenului „emisii” de la articolul 3 litera (b) pentru a include emisiile provenite de la navele care desfășoară o activitate de transport maritim, extinde capitolul II din directivă pentru a include „aviația și transportul maritim” și adaugă o nouă activitate, respectiv transportul maritim, în anexa I. În plus, aceasta include definiții noi, și anume definițiile termenilor „companie de transport maritim” și „autoritate de administrare în ceea ce privește companiile de transport maritim” la articolul 3 litera (v), respectiv, litera (w). Pentru a extinde capitolul II în vederea includerii transportului maritim, se adaugă articolele 3g-3ge.

Extinderea sistemului EU ETS în vederea includerii transportului maritim se aplică în ceea ce privește emisiile generate de călătoriile în interiorul UE, jumătate din emisiile generate de călătoriile în afara UE și emisiile produse la dană într-un port din UE; aceleași norme care se aplică altor sectoare vizate de sistemul EU ETS ar trebui să se aplice și transportului maritim în ceea ce privește licitarea, transferul, restituirea și anularea certificatelor, sancțiunile și registrele (articolul 16). Obligația de restituire a certificatelor pentru sectorul transportului maritim este introdusă treptat în perioada 2023-2025, companiile de transport maritim trebuind să restituie 100 % din emisiile lor verificate începând din 2026 (articolul 3ga). În conformitate cu această introducere treptată, în măsura în care se restituie mai puține certificate în ceea ce privește emisiile verificate pentru transportul maritim în cursul anilor respectivi, cantitatea de certificate nerestituite ar trebui anulată. Se aplică normele de monitorizare și de raportare, precum și normele de verificare și de acreditare prevăzute în Regulamentul (UE) 2015/757, astfel cum a fost modificat (articolele 3gb și 3gc). Pe lângă normele generale ale sistemului EU ETS privind sancțiunile, pot fi emise ordine de expulzare împotriva navelor aflate în responsabilitatea unei companii de transport maritim care nu a restituit certificatele în legătură cu două sau mai multe perioade consecutive de raportare, cu consecința că navele aflate în responsabilitatea sa pot fi reținute de statul membru de pavilion și că acestora le poate fi refuzată intrarea într-un port aflat sub jurisdicția altui stat membru decât statul de pavilion [articolul 16 alineatul (11a)]. Fiecare companie de transport maritim care intră în domeniul de aplicare al sistemului EU ETS este atribuită unui stat membru – autoritatea de administrare – în vederea administrării sale în temeiul directivei. Autoritatea de administrare este stabilită în funcție de locul în care este înregistrată compania de transport maritim. În cazul în care compania nu este înregistrată într-un stat membru, aceasta este

atribuită statului membru în care a avut cel mai mare număr de escale portuare în cei doi ani de monitorizare anteriori. Începând din 2024, Comisia urmează să publice și să actualizeze periodic o listă a companiilor de transport maritim care intră sub incidența directivei și a autorităților de administrare ale acestora (articolul 3gd). Autoritățile de administrare pot solicita asistența Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (EMSA) pentru îndeplinirea obligațiilor care le revin în temeiul prezentei directive, în special în ceea ce privește aprobarea planurilor de monitorizare și verificarea emisiilor (articolul 18b). Având în vedere experiența sa în punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2015/757 și a instrumentelor sale informatice, EMSA ar putea oferi asistență suplimentară autorităților de administrare în ceea ce privește punerea în aplicare a directivei, de exemplu prin facilitarea schimbului de informații sau prin elaborarea de orientări și criterii. Se prevede o clauză de raportare și de revizuire (articolul 3ge) pentru a monitoriza punerea în aplicare a acestui capitol și pentru a se ține seama de evoluțiile relevante la nivelul Organizației Maritime Internaționale.

Factorul linear de reducere și reducerea unică a plafonului (articolul 9)

Factorul linear de reducere se modifică la 4,2 % din anul următor intrării în vigoare a prezentei directive de modificare a Directivei EU ETS. Factorul linear de reducere majorat este combinat cu o ajustare descrescătoare unică a plafonului, astfel încât noul factor linear de reducere să aibă același efect ca și în cazul în care s-ar fi aplicat începând din 2021. Aceasta asigură scăderea într-un ritm anual sporit a cantității totale de certificate („plafonul”), ceea ce va duce la o reducere globală a emisiilor sectoarelor vizate de sistemul EU ETS cu 61 % până în 2030 comparativ cu 2005. În plus, începând cu anul următor intrării în vigoare a prezentei directive, plafonul urmează să fie majorat cu o cantitate de certificate corespunzătoare emisiilor generate de transportul maritim care urmează să fie incluse în sistemul EU ETS, obținute pe baza datelor din sistemul de monitorizare, de raportare și de verificare al transportului maritim al UE pentru anii 2018 și 2019 și ajustate, începând cu anul 2021, cu factorul linear de reducere.

Utilizarea veniturilor obținute în urma licitării certificatelor (articolul 10)

Pentru a răspunde nevoilor în creștere de investiții în tehnologii cu emisii reduse de dioxid de carbon, dispoziția privind utilizarea veniturilor obținute în urma licitării certificatelor este modificată astfel încât statele membre să utilizeze toate veniturile, în măsura în care acestea nu sunt atribuite bugetului Uniunii, în scopuri legate de climă, inclusiv pentru a sprijini renovarea durabilă a gospodăriilor cu venituri mici. Ajustările aduse cadrului bugetar al UE vor fi prezentate de Comisie în viitorul pachet privind resursele proprii, care include o propunere de modificare a cadrului financiar multianual.

În plus, pentru a aborda efectele legate de distribuție și cele sociale ale tranziției, propunerea prevede licitarea unui procent suplimentar de 2,5 % din plafon pentru finanțarea tranziției energetice a statelor membre al căror PIB pe cap de locuitor este sub 65 % din media UE în perioada 2016-2018, prin intermediul Fondului pentru modernizare.

O abordare mai strictă cu privire la criteriile de referință și stabilirea condiționalității pentru alocarea cu titlu gratuit [articolul 10a alineatul (1)]

Pentru a reduce posibilitatea aplicării factorului de corecție transsectorial în urma ajustării plafonului, se propune actualizarea criteriilor de referință pentru a urmări mai îndeaproape reducerile emisiilor din sectoare și subsectoare, prin creșterea ratei maxime de actualizare la 2,5 % pe an începând din 2026 în locul procentului actual de 1,6 %. Se consideră că această abordare asigură o distribuție mai echitabilă și mai transparentă a alocării cu titlu gratuit în comparație cu o reducere mai mare pentru toate sectoarele prin intermediul factorului de corecție transsectorial.

În plus, alocarea cu titlu gratuit este condiționată de eforturile de decarbonizare pentru a stimula adoptarea tehnologiilor cu emisii reduse de dioxid de carbon. Instalațiile care fac obiectul obligației de efectuare a unui audit energetic în temeiul actualului articol 8 alineatul (4) din Directiva privind eficiența energetică (EED) vor trebui să pună în aplicare recomandările raportului de audit sau să demonstreze punerea în aplicare a altor măsuri care conduc la reduceri ale emisiilor de gaze cu efect de seră echivalente cu cele recomandate în raportul de audit. În caz contrar, alocarea cu titlu gratuit ar fi redusă. În conformitate cu actualul articol 8 alineatul (4) din EED, IMM-urile nu fac obiectul unui audit energetic. În plus, în condițiile prevăzute la articolul 8 alineatul (6) din EED, întreprinderile care nu sunt IMM-uri și care pun în aplicare un sistem de gestionare a energiei sau a mediului sunt scutite de la cerința de efectuare a auditului energetic. Se propune modificarea normelor prin care se stabilește scutirea de la efectuarea unui audit energetic în temeiul Directivei privind eficiența energetică revizuite, respectiv înlocuirea scutirii IMM-urilor cu scutirea în funcție de consumul de energie. O astfel de scutire ar fi, de asemenea, adecvată pentru condiționalitatea alocării cu titlu gratuit.

Măsuri de ajustare la frontieră în funcție de carbon [articolul 10a alineatul (1)]

O măsură de ajustare la frontieră în funcție de carbon (CBAM) reprezintă o măsură alternativă de atenuare a riscurilor de relocare a emisiilor de dioxid de carbon. Prin urmare, sectoarele și subsectoarele vizate de măsura respectivă nu ar trebui să beneficieze de alocări cu titlu gratuit. Se stabilește o perioadă de tranziție pentru a permite producătorilor, importatorilor și comercianților să se adapteze la noul regim, cu o reducere treptată a alocării cu titlu gratuit pe măsura introducerii progresive a CBAM.

Contractele pentru diferență în materie de carbon și majorarea Fondului pentru inovare [articolul 10a alineatul (8)]

Contractele pentru diferență în materie de carbon (CCfD) reprezintă un element important de stimulare a reducerii emisiilor din industrie, oferind UE posibilitatea de a garanta investitorilor în tehnologii inovatoare favorabile climei un preț fix care să recompenseze reducerile emisiilor de CO₂ peste nivelurile actuale ale prețurilor din cadrul sistemului EU ETS. Domeniul de aplicare al Fondului pentru inovare este extins pentru a-i permite acestuia să ofere sprijin proiectelor prin mecanisme competitive de licitație, cum ar fi CCfD. În plus, Fondul pentru inovare este suplimentat cu 50 de milioane de certificate, care provin din certificatele disponibile pentru alocarea cu titlu gratuit și pentru licitare, în mod similar cu modalitatea actuală de constituire a fondului. Prin urmare, 40 de milioane de certificate vor

proveni din certificatele disponibile pentru alocarea cu titlu gratuit și 10 milioane de certificate din certificatele care urmează să fie scoase la licitație.

Fondul pentru modernizare (articolul 10d)

Prezenta propunere aliniaza Fondul pentru modernizare la noile obiective climatice ale Uniunii, impunand ca investitiile sa fie coerente cu obiectivele Pactului verde european si ale Legii europene a climei si eliminand sprijinul pentru investitiile care vizeaza utilizarea oricaror combustibili fosili, nu numai a combustibililor fosili solizi, cum este cazul in prezent. In plus, propunerea: majoreaza procentul din fond care trebuie investit in investitiile prioritare; acorda o mai mare importanta surselor regenerabile si investitiilor in eficienta energetica in domeniul transporturilor, al constructiilor, al deșeurilor si al agriculturii; vizeaza eficienta energetica ca domeniu prioritar din perspectiva cererii, incluzand industria in mod explicit ca sector eligibil si include sprijinul acordat gospodariilor pentru a combate saracia energetica.

Captarea și utilizarea dioxidului de carbon [articolul 3 litera (b) și articolul 12 alineatul (3b)]

Obiectivul mai ambițios în materie de climă va încuraja utilizarea tuturor soluțiilor tehnologice pentru reducerea emisiilor, inclusiv captarea și utilizarea dioxidului de carbon. Prin urmare, propunerea stabilește că nu există obligații de restituire pentru emisiile de CO₂ care ajung să fie legate chimic în mod permanent într-un produs, astfel încât să nu intre în atmosferă în condiții normale de utilizare.

Eliminarea barierelor din calea tehnologiilor inovatoare cu emisii reduse de dioxid de carbon prin modificarea domeniului de aplicare și a criteriilor de referință ale sistemului EU ETS (articolul 2, articolul 10a și anexa I)

Normele privind alocarea cu titlu gratuit sunt modificate pentru a sprijini mai bine decarbonizarea industriilor mari consumatoare de energie prin introducerea unor tehnologii inovatoare.

Tehnologiile eficiente care se situează cu puțin sub nivelul de referință primesc o alocare cu titlu gratuit mai mare decât ceea ce emit. Acest lucru creează un dezavantaj competitiv pentru tehnologiile inovatoare din afara sistemului EU ETS, astfel că investițiile în aceste tehnologii pot fi descurajate. Instalațiile inovatoare pot ieși din domeniul de aplicare al sistemului EU ETS deoarece își schimbă procesul de producție sau deoarece puterea termică instalată totală a unităților de ardere ale unei instalații scade la mai puțin de 20 MW.

Acest factor disuasiv este abordat prin: (i) precizarea faptului că instalațiile rămân în cadrul sistemului EU ETS în cazul în care își reduc capacitatea totală a unităților de ardere în vederea reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră (de exemplu, prin electrificare); (ii) modificarea definițiilor activităților în sens neutru din punct de vedere tehnologic (eliminându-se trimiterile la combustibili fosili sau la procese de producție specifice); (iii) includerea unei trimiteri la capacitățile de producție în locul capacităților de ardere și (iv) revizuirea definițiilor de referință pentru a se asigura tratamentul egal al instalațiilor independent de tehnologia utilizată, inclusiv atunci când se utilizează tehnologii cu emisii

reduse sau cu zero emisii de dioxid de carbon. Menținerea instalațiilor inovatoare în cadrul sistemului EU ETS va reduce, de asemenea, valorile de referință și, prin urmare, va încuraja reduceri mai mari ale emisiilor.

Introducerea comercializării certificatelor de emisii pentru sectorul construcțiilor și transportul rutier (capitolul IVa)

Începând din 2025, ar trebui să se instituie un nou sistem de comercializare a certificatelor de emisii pentru sectorul construcțiilor și transportul rutier, ca sistem separat, de sine stătător (capitolul IVa). În primul an, entitățile reglementate vor trebui să dețină un permis de emisie de gaze cu efect de seră și să raporteze emisiile pentru anii 2024 și 2025 (articolele 30b și 30f). Emiterea certificatelor și obligațiile de conformitate pentru aceste entități vor fi aplicabile numai începând cu 2026, ceea ce va permite noului sistem să înceapă să funcționeze în mod ordonat și eficient (articolele 30c, 30d și 30e). Întrucât există un număr semnificativ de emițători de talie redusă în sectorul construcțiilor și al transportului rutier și, din motive de fezabilitate tehnică și eficiență administrativă, punctul de reglementare nu este stabilit împreună cu emițătorii, ci mai departe în amonte de lanțul de aprovizionare (articolul 30b și anexa III). Prin urmare, eliberarea pentru consum a combustibililor care sunt utilizați pentru ardere în sectorul construcțiilor și al transportului rutier va fi activitatea reglementată pentru noul sistem (anexa III). Domeniul de aplicare al sectorului construcțiilor și al celui al transportului rutier este definit pe baza surselor relevante de emisii incluse în [Orientările IPCC din 2006 pentru inventarele naționale ale gazelor cu efect de seră \(anexa III\)](#). Entitățile reglementate sunt definite în conformitate cu sistemul accizelor din Directiva (UE) 2020/262 a Consiliului³¹, deoarece există deja un mecanism solid de monitorizare și de raportare a cantităților de combustibili eliberați pentru consum în scopuri fiscale în temeiul directivei respective. Obligațiile de monitorizare, de raportare și de verificare din sectorul construcțiilor și cel al transportului rutier vor fi aliniate, în măsura posibilului, cu mecanismele care funcționează corespunzător pentru instalațiile staționare și pentru aviație [articolul 30 litera (f)].

Plafonul pentru emisii din cadrul noului sistem de comercializare a certificatelor de emisii va fi stabilit începând cu 2026 pe baza datelor colectate în temeiul Regulamentului privind partajarea eforturilor și a nivelului de ambiție și va scădea pentru a ajunge la reduceri ale emisiilor de 43 % în 2030 comparativ cu 2005 pentru sectorul construcțiilor și al transportului rutier (articolul 30c și anexa IIIa). Se definește un factor linear de reducere corespunzător. Odată stabilit cadrul de monitorizare și de raportare al noului sistem de comercializare a certificatelor de emisii, cantitatea totală de certificate pentru 2028 va fi ajustată pe baza datelor de monitorizare, de raportare și de verificare disponibile pentru perioada 2024-2026. Factorul linear de reducere va fi revizuit numai în cazul în care datele de monitorizare, de raportare și de verificare sunt semnificativ mai mari decât plafonul inițial și nu din cauza diferențelor la scară mică față de datele din inventarul CCONUSC al UE.

³¹ Directiva (UE) 2020/262 a Consiliului din 19 decembrie 2019 de stabilire a regimului general al accizelor (reformare) (JO L 58, 27.2.2020, p. 4-42).

CertIFICATELE pentru noul sistem de comercializare a certificatelor de emisii vor fi scoase la licitație, deoarece nu se prevede alocarea cu titlu gratuit (articolul 30d). Pentru a asigura demararea fără probleme a comercializării certificatelor de emisii în noile sectoare, o anumită cantitate de certificate va fi concentrată la începutul perioadei [articolul 30d alineatul (2) primul paragraf]. În plus, pentru a asigura stabilitatea pieței încă de la început, în sectoarele în cauză, va funcționa și o rezervă pentru stabilitatea pieței pe baza unor norme specifice [articolul 30d alineatul (2) al doilea paragraf]. Întrucât sistemul este nou, sunt stabilite măsuri de atenuare pentru a aborda riscul potențial de volatilitate excesivă a prețurilor, care ar putea fi deosebit de ridicat la începutul comercializării certificatelor de emisii în noile sectoare (articolul 30h).

Pentru a aborda unele dintre provocările sociale și de tranziție legate de stabilirea prețului carbonului în noile sectoare, precum și pentru a asigura un sprijin specific pentru inovare, comercializarea certificatelor de emisii pentru transportul rutier și sectorul construcțiilor va contribui, de asemenea, la fondurile deja existente pentru emisii reduse de dioxid de carbon. Astfel, se vor pune la dispoziția Fondului pentru inovare 150 de milioane de certificate emise în cadrul noului sistem de comercializare a certificatelor de emisii pentru transportul rutier și sectorul construcțiilor, în vederea stimulării tranziției verzi [articolul 30d alineatul (4)].

Comisia va monitoriza aplicarea normelor noului sistem de comercializare a certificatelor de emisii și, dacă este necesar, va propune o revizuire până la 1 ianuarie 2028 pentru a îmbunătăți eficacitatea, administrarea și aplicarea sa practică (articolul 30i).

Principalele elemente ale Deciziei privind rezerva pentru stabilitatea pieței modificate prin prezenta propunere sunt următoarele:

Luarea în considerare a cererii nete din partea aviației [articolul 1 alineatul (4a)] și a sectorului maritim

Propunerea modifică modalitatea de calcul a numărului total de certificate aflate în circulație, incluzând emisiile generate de aviație și certificatele emise pentru aviație. Regulamentul (UE) 2017/2392 al Parlamentului European și al Consiliului³² a modificat articolul 12 alineatul (3) din Directiva EU ETS pentru a permite tuturor operatorilor să utilizeze toate certificatele care sunt emise pentru obligațiile lor de restituire, inclusiv certificatele pentru aviație. Precizia și eficacitatea rezervei ca măsură de stabilitate a pieței prin oferta și cererea acesteia vor fi îmbunătățite prin includerea certificatelor pentru aviație în calculul rezervei, menținându-se în același timp integritatea de mediu a acesteia. În cazul adoptării prezentei propuneri de modificare a sistemului EU ETS, emisiile și certificatele din sectorul aviației vor fi luate în considerare în numărul total de certificate aflate în circulație acolo unde sunt produse sau au fost emise începând cu anul următor intrării în vigoare a prezentei modificări. Deși nu există certificate separate pentru transportul maritim, textul trebuie, de asemenea, modificat pentru a include în calcul certificatele și emisiile din sectorul

³² [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 \(JO L 350, 29.12.2017, p. 7\).](#)

maritim, întrucât textul se referă în prezent doar la emisii și certificate pentru instalații. Pentru a evita denaturarea calculului ca urmare a introducerii treptate a cerințelor pentru transportul maritim, diferența dintre emisiile verificate și certificatele restituite pentru sectorul maritim, care vor fi anulate în loc să fie scoase la licitație, va fi luată în considerare în numărul total de certificate aflate în circulație ca și cum certificatele ar fi fost emise³³.

Rata de plasare în rezervă [articolul 1 alineatul (5)]

Rata de plasare în rezervă se modifică pentru a aborda „efectul de prag” care ar interveni atunci când numărul total de certificate aflate în circulație (TNAC) se apropie foarte mult de pragul superior. În acest caz, un certificat în plus sau în minus la nivelul TNAC poate declanșa sau nu plasarea în rezervă, în funcție de situarea TNAC peste sau sub prag. Incertitudinea cu privire la intervenirea sau neintervenirea unei astfel de situații riscă să conducă la volatilitatea prețurilor pe piață.

Propunerea modifică mecanismul ratei de plasare în rezervă. Aceasta propune o rezervă tampon pentru stabilitatea pieței atunci când TNAC se situează între 833 și 1 096 de milioane. În acest caz, valoarea plasată în rezervă va reprezenta diferența dintre TNAC și pragul de 833 de milioane. Atât timp cât TNAC depășește 1 096 de milioane de certificate, se aplică rata normală de plasare în rezervă (24 % până în 2030).

Motivul pentru alegerea valorii de 1 096 de milioane de certificate este că, la această valoare, rata de plasare în rezervă de 24 % și diferența dintre TNAC și pragul superior sunt apropiate. Se abordează astfel efectul de prag, menținându-se în același timp eficiența plasării certificatelor în rezerva pentru stabilitatea pieței în cazul în care TNAC este mai mare.

Definirea numărului total de certificate aflate în circulație (TNAC) [articolul 1 alineatul (5)]

Pentru calculul TNAC, formula va preciza că numai certificatele emise și neplasate în rezervă sunt incluse în oferta de certificate, iar numărul de certificate din rezervă nu se mai scade din oferta de certificate. Această modificare clarifică suplimentar modul de calcul al numărului total de certificate aflate în circulație și nu are niciun impact semnificativ asupra rezultatului său, inclusiv asupra calculelor anterioare ale TNAC.

Mecanismul de invalidare [articolul 1 alineatul (5a)]

Începând din 2023, certificatele din rezerva pentru stabilitatea pieței peste nivelul volumelor de certificate scoase la licitație în anul precedent nu mai sunt valabile. Cu toate acestea, nivelul volumelor de certificate licitate în anul precedent depinde de diverse elemente, cum ar fi plafonul și funcționarea rezervei pentru stabilitatea pieței. Pentru a se asigura că nivelul

³³ În mod similar contabilizării flexibilității statelor membre de a accesa certificate din sistemul EU ETS, care sunt luate în considerare pentru calcularea numărului total de certificate aflate în circulație, astfel cum se prevede la articolul 6 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2018/842 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind reducerea anuală obligatorie a emisiilor de gaze cu efect de seră de către statele membre în perioada 2021-2030 în vederea unei contribuții la acțiunile climatice de respectare a angajamentelor asumate în temeiul Acordului de la Paris și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013 (JO L 156, 19.6.2018, p. 26).

certificatelor care rămân în rezervă după invalidare este mai previzibil, se propune limitarea numărului de certificate din rezervă la 400 de milioane de certificate. Această valoare corespunde, de asemenea, pragului inferior al TNAC sub care se scot certificate din rezerva pentru stabilitatea pieței.

Rezerva pentru stabilitatea pieței pentru comercializarea certificatelor de emisii în sectorul transportului rutier și al construcțiilor (articolul 1a)

Pentru a aborda riscul unui dezechilibru între cerere și ofertă, în cadrul noului sistem de comercializare a certificatelor de emisii pentru transportul rutier și sectorul construcțiilor va funcționa o rezervă pentru stabilitatea pieței, iar plasarea și scoaterea certificatelor din rezervă se va realiza în baza pragurilor pentru excedentul de certificate de pe piața respectivă. În plus, pentru a permite funcționarea rezervei pentru stabilitatea pieței ca instrument eficace de abordare a dezechilibrelor de pe piață de la începutul comercializării certificatelor de emisii în cele două sectoare, în rezervă se vor constitui o serie de certificate pentru noile sectoare. Pentru a aborda riscul potențial de volatilitate excesivă a prețurilor, se stabilesc măsuri care să permită scoaterea certificatelor suplimentare din rezerva pentru stabilitatea pieței. Cu toate acestea, mecanismul prin care se declanșează scoaterea suplimentară a certificatelor din rezervă se va baza pe creșterea prețului mediu al certificatelor și nu pe excedentul de certificate de pe piață.

Principalele elemente ale Regulamentului (UE) 2015/757, cunoscut sub denumirea de Regulamentul UE privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim, care sunt modificate prin prezenta propunere sunt următoarele:

Propunerea introduce definiții noi în legătură cu termenii „autoritate de administrare” și „date agregate privind emisiile la nivel de societate”. În plus, modificările propuse obligă societățile să își prezinte planurile de monitorizare autorităților de administrare responsabile în vederea aprobării (articolele 6 și 7 modificate), să raporteze datele agregate privind emisiile la nivel de societate (articolul 4 modificat) și, în urma verificării datelor agregate privind emisiile la nivel de societate (articolele 13-16 modificate), să transmită aceste date agregate verificate autorității de administrare responsabile (noul articol 11a și articolul 12 modificat). Verificatorul nu are obligația de a verifica raportul privind emisiile la nivel de navă și nici raportul menționat la articolul 11 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2015/757, întrucât aceste rapoarte la nivel de navă au fost deja verificate. De asemenea, propunerea îi conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate pentru modificarea metodelor și a normelor de monitorizare în vederea adaptării acestora la comercializarea certificatelor de emisii [articolul 5 alineatul (2) modificat] și pentru completarea Regulamentului (UE) 2015/757 cu normele de aprobare a planurilor de monitorizare și a modificărilor acestora efectuate de autoritățile de administrare, cu normele de monitorizare, raportare și transmitere a datelor agregate privind emisiile la nivel de societate [articolul 6 alineatul (8), articolul 7 alineatul (5) și articolul 11a alineatul (4)], precum și cu normele de verificare a datelor agregate privind emisiile la nivel de societate și de elaborare a unui raport de verificare a datelor agregate privind emisiile la nivel de societate [articolul 13 alineatul (6) și articolul 15 alineatul (6)].

Prin propunerea de modificare a Regulamentului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim, prezenta propunere completează propunerea Comisiei COM(2019) 38 final.

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 2003/87/CE de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii, a Deciziei (UE) 2015/1814 privind înființarea și funcționarea unei rezerve pentru stabilitatea pieței aferentă schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră și a Regulamentului (UE) 2015/757

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Acordul de la Paris adoptat în decembrie 2015 în temeiul Convenției-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice (CCONUSC) („Acordul de la Paris”)³ a intrat în vigoare în noiembrie 2016. Părțile la acord au convenit să mențină creșterea temperaturii medii globale cu mult sub 2 °C peste nivelurile preindustriale și să continue eforturile de limitare a creșterii temperaturii la 1,5 °C peste nivelurile preindustriale.
- (2) Abordarea provocărilor legate de climă și mediu și atingerea obiectivelor Acordului de la Paris se află în centrul Comunicării privind „Pactul verde european”, adoptată de Comisie la 11 decembrie 2019⁴.
- (3) Pactul verde european combină un set cuprinzător de măsuri și inițiative care se consolidează reciproc și care vizează realizarea neutralității climatice în UE până în 2050 și stabilește o nouă strategie de creștere care are drept scop transformarea UE într-o societate echitabilă și prosperă, cu o economie modernă, competitivă și eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor, în care creșterea economică să fie decuplată de utilizarea resurselor. Pactul urmărește, de asemenea, să protejeze, să

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

³ Acordul de la Paris (JO L 282, 19.10.2016, p. 4).

⁴ COM(2019) 640 final/3.

conserve și să consolideze capitalul natural al Uniunii, precum și să protejeze sănătatea și bunăstarea cetățenilor împotriva riscurilor legate de mediu și a impacturilor aferente. În același timp, această tranziție afectează în mod diferit femeile și bărbații și are un impact deosebit asupra unor grupuri defavorizate, cum ar fi persoanele în vârstă, persoanele cu handicap și persoanele cu origine rasială sau etnică minoritară. Prin urmare, este necesar să se asigure că tranziția este justă și favorabilă incluziunii, precum și că nimeni nu este lăsat în urmă.

- (4) Necesitatea și valoarea Pactului verde european au devenit și mai evidente în contextul efectelor foarte grave ale pandemiei de COVID-19 asupra sănătății, a condițiilor de viață și de muncă și a bunăstării cetățenilor Uniunii, care au demonstrat că societatea și economia noastră trebuie să își îmbunătățească reziliența la șocurile externe și să acționeze din timp pentru a preveni sau a atenua aceste efecte. Cetățenii Uniunii continuă să își exprime opiniile ferme cu privire la aplicabilitatea acestei direcții în special în cazul schimbărilor climatice⁵.
- (5) Uniunea s-a angajat să reducă emisiile nete de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii a Uniunii cu cel puțin 55 % până în 2030 comparativ cu nivelurile din 1990, în cadrul contribuției actualizate stabilite la nivel național transmise secretariatului CCONUSC la 17 decembrie 2020⁶.
- (6) În Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului⁷, Uniunea a consacrat în legislație obiectivul neutralității climatice la nivelul întregii economii până în 2050. Acest regulament stabilește, de asemenea, un angajament obligatoriu al Uniunii de reducere internă a emisiilor nete de gaze cu efect de seră (emisii după deducerea absorbțiilor) cu cel puțin 55 % până în 2030 comparativ cu nivelurile din 1990.
- (7) Toate sectoarele economiei trebuie să contribuie la realizarea acestor reduceri ale emisiilor. Prin urmare, obiectivul ambițios al sistemului UE de comercializare a certificatelor de emisii (sistemul EU ETS), stabilit în temeiul Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁸, de a promova reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră într-un mod rentabil și eficient din punct de vedere economic ar trebui să fie consolidat în mod proporțional cu acest obiectiv pentru 2030 de reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii.
- (8) Sistemul EU ETS ar trebui să stimuleze producția obținută cu ajutorul instalațiilor care reduc parțial sau integral emisiile de gaze cu efect de seră. Prin urmare, descrierea anumitor categorii de activități din anexa I la Directiva 2003/87/CE ar trebui modificată pentru a asigura tratamentul egal al instalațiilor din sectoarele în cauză. În plus, alocarea cu titlu gratuit pentru producția unui produs ar trebui să fie independentă

⁵ Eurobarometrul special 513 privind schimbările climatice, 2021 (https://ec.europa.eu/clima/citizens/support_ro).

⁶ https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf.

⁷ Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 („Legea europeană a climei”) (JO L 243, 9.7.2021, p. 1).

⁸ Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (JO L 275, 25.10.2003, p. 32).

de natura procesului de producție. În consecință, este necesar să se modifice definiția produselor și a proceselor și emisiilor vizate în legătură cu anumite valori de referință în vederea asigurării unor condiții de concurență echitabile pentru tehnologiile noi și cele existente. De asemenea, este necesar să se decupleze actualizarea valorilor de referință pentru rafinării și hidrogen pentru a reflecta importanța tot mai mare a producției de hidrogen în afara sectorului rafinăriilor.

- (9) Directiva 96/61/CE a Consiliului⁹ a fost abrogată prin Directiva 2010/75/UE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁰. Trimiterile la Directiva 96/61/CE de la articolul 2 din Directiva 2003/87/CE și din anexa IV la aceasta ar trebui actualizate în consecință. Având în vedere necesitatea unor reduceri urgente ale emisiilor la nivelul întregii economii, statele membre ar trebui să poată acționa pentru a reduce emisiile de gaze cu efect de seră care intră în domeniul de aplicare al sistemului EU ETS prin alte politici decât limitele de emisii adoptate în temeiul Directivei 2010/75/UE.
- (10) În comunicarea sa intitulată „Calea către o planetă sănătoasă pentru toți”¹¹, Comisia solicită orientarea UE către reducerea la zero a poluării până în 2050, prin reducerea poluării aerului, a apelor dulci, a mărilor și a solurilor la niveluri care nu mai sunt preconizate a fi dăunătoare sănătății și ecosistemelor naturale. De asemenea, măsurile adoptate în temeiul Directivei 2010/75/UE, ca instrument principal de reglementare a emisiilor de poluanți în aer, în apă și în sol, vor permite adesea reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră. În conformitate cu articolul 8 din Directiva 2003/87/CE, statele membre ar trebui să asigure coordonarea dintre cerințele de autorizare din Directiva 2003/87/CE și cele din Directiva 2010/75/UE.
- (11) Recunoscând că noile tehnologii inovatoare vor permite adesea reducerea atât a emisiilor de gaze cu efect de seră, cât și a poluanților, este important să se asigure sinergii între politicile de reducere atât a emisiilor de gaze cu efect de seră, cât și a poluanților, respectiv cu Directiva 2010/75/UE, și să se revizuiască eficacitatea acestora din această perspectivă.
- (12) Definiția producătorilor de energie electrică a fost utilizată pentru a determina cantitatea maximă de alocări cu titlu gratuit pentru industrie în perioada 2013-2020, însă acest lucru a condus la tratamentul diferit al centralelor de cogenerare în comparație cu instalațiile industriale. Pentru a stimula utilizarea cogenerării de înaltă eficiență și pentru a asigura tratamentul egal al tuturor instalațiilor care primesc alocări cu titlu gratuit pentru producția de căldură și încălzirea centralizată, toate trimiterile la producătorii de energie electrică din Directiva 2003/87/CE ar trebui eliminate. În plus, Regulamentul delegat (UE) 2019/331 al Comisiei¹² prevede eligibilitatea tuturor proceselor industriale pentru alocarea cu titlu gratuit. Prin urmare, dispozițiile privind captarea și stocarea dioxidului de carbon de la articolul 10a alineatul (3) din Directiva 2003/87/CE au devenit caduce și ar trebui eliminate.

⁹ Directiva 96/61/CE a Consiliului din 24 septembrie 1996 privind prevenirea și controlul integrat al poluării (JO L 257, 10.10.1996, p. 26).

¹⁰ [Directiva 2010/75/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale \(prevenirea și controlul integrat al poluării\) \(JO L 334, 17.12.2010, p. 17\).](#)

¹¹ Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – Calea către o planetă sănătoasă pentru toți – Plan de acțiune al UE: „Către reducerea la zero a poluării aerului, apei și solului”, [COM(2021) 400 final].

¹² Regulamentul delegat (UE) 2019/331 al Comisiei din 19 decembrie 2018 de stabilire a normelor tranzitorii pentru întreaga Uniune privind alocarea armonizată și cu titlu gratuit a certificatelor de emisii în temeiul articolului 10a din Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 59, 27.2.2019, p. 8).

- (13) Gazele cu efect de seră care nu sunt eliberate direct în atmosferă ar trebui să fie considerate emisii care intră sub incidența sistemului EU ETS și ar trebui restituite certificate pentru emisiile respective, cu excepția cazului în care acestea sunt stocate într-un sit de stocare în conformitate cu Directiva 2009/31/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹³ sau sunt legate chimic în mod permanent într-un produs, astfel încât să nu intre în atmosferă în condiții normale de utilizare. Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte acte de punere în aplicare care să precizeze condițiile în care se consideră că gazele cu efect de seră sunt legate chimic în mod permanent într-un produs, astfel încât să nu intre în atmosferă în condiții normale de utilizare, inclusiv în legătură cu obținerea unui certificat de eliminare a dioxidului de carbon, după caz, având în vedere evoluțiile în materie de reglementare în ceea ce privește certificarea eliminării dioxidului de carbon.
- (14) Activitatea de transport maritim internațional, care constă în călătoriile între porturi aflate sub jurisdicția a două state membre diferite sau între un port aflat sub jurisdicția unui stat membru și un port aflat în afara jurisdicției oricărui stat membru, este singura modalitate de transport care nu a fost inclusă în angajamentele anterioare ale Uniunii de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră. Emisiile generate de combustibilul vândut în Uniune pentru călătoriile care își au punctul de plecare într-un stat membru și punctul de sosire într-un alt stat membru sau într-o țară terță au crescut cu aproximativ 36 % din 1990. Aceste emisii reprezintă aproape 90 % din totalul emisiilor generate de navigație la nivelul Uniunii, întrucât emisiile generate de combustibilul vândut în Uniune pentru călătoriile care își au punctul de plecare și de sosire în același stat membru au scăzut cu 26 % începând din 1990. Într-un scenariu de statu-quo, se estimează că emisiile generate de activitățile de transport maritim internațional vor crește cu aproximativ 14 % între 2015 și 2030 și cu 34 % între 2015 și 2050. În cazul în care impactul activităților de transport maritim asupra schimbărilor climatice crește conform previziunilor, această creștere ar submina în mod semnificativ reducerile realizate de alte sectoare pentru combaterea schimbărilor climatice.
- (15) În 2013, Comisia a adoptat o strategie pentru integrarea progresivă a emisiilor generate de transportul maritim în politica Uniunii de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră. Ca prim pas în cadrul acestei abordări, Uniunea a instituit un sistem de monitorizare, de raportare și de verificare a emisiilor generate de transportul maritim în cadrul Regulamentului (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁴, urmând a se stabili obiectivele de reducere a emisiilor pentru sectorul maritim și a se aplica o măsură bazată pe piață. În conformitate cu angajamentul colegiuitorilor exprimat în Directiva (UE) 2018/410 a Parlamentului European și a Consiliului¹⁵, acțiunea Organizației Maritime Internaționale (OMI) sau a Uniunii ar

¹³ Directiva 2009/31/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind stocarea geologică a dioxidului de carbon și de modificare a Directivei 85/337/CEE a Consiliului, precum și a Directivelor 2000/60/CE, 2001/80/CE, 2004/35/CE, 2006/12/CE, 2008/1/CE și a Regulamentului (CE) nr. 1013/2006 ale Parlamentului European și ale Consiliului (JO L 140, 5.6.2009, p. 114).

¹⁴ Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE (JO L 123, 19.5.2015, p. 55).

¹⁵ Directiva (UE) 2018/410 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 martie 2018 de modificare a Directivei 2003/87/CE în vederea rentabilizării reducerii emisiilor de dioxid de carbon și a sporirii investițiilor în acest domeniu și a Deciziei (UE) 2015/1814 (JO L 76, 19.3.2018, p. 3).

trebui să înceapă din 2023, inclusiv lucrările pregătitoare pentru adoptarea și punerea în aplicare a unei măsuri care să garanteze că sectorul contribuie în mod corespunzător la eforturile necesare pentru atingerea obiectivelor convenite în cadrul Acordului de la Paris și că toate părțile interesate acordă atenția cuvenită.

- (16) În conformitate cu Directiva (UE) 2018/410, Comisia ar trebui să prezinte Parlamentului European și Consiliului un raport cu privire la progresele înregistrate în cadrul OMI în direcția unui obiectiv ambițios de reducere a emisiilor și a unor măsuri de sprijin pentru asigurarea contribuției corespunzătoare a sectorului transportului maritim la eforturile necesare pentru îndeplinirea obiectivelor convenite în cadrul Acordului de la Paris. Se depun eforturi de limitare a emisiilor maritime globale prin intermediul OMI, iar acestea ar trebui încurajate. Cu toate acestea, deși progresele recente înregistrate prin intermediul OMI sunt binevenite, aceste măsuri nu vor fi suficiente pentru atingerea obiectivelor Acordului de la Paris.
- (17) În Pactul verde european, Comisia și-a declarat intenția de a lua măsuri suplimentare pentru a aborda emisiile de gaze cu efect de seră din sectorul transportului maritim prin intermediul unui pachet de măsuri care să permită Uniunii să își atingă obiectivele de reducere a emisiilor. În acest context, Directiva 2003/87/CE ar trebui modificată pentru a include sectorul transportului maritim în sistemul EU ETS, în vederea asigurării contribuției acestui sector la obiectivele mai ambițioase în materie de climă ale Uniunii, precum și la obiectivele Acordului de la Paris, care impune țărilor dezvoltate să aibă un rol de lider prin asumarea obiectivelor de reducere a emisiilor în întreaga economie, în timp ce țările în curs de dezvoltare sunt încurajate să treacă, în timp, la reducerea emisiilor în întreaga economie sau la obiective de limitare a emisiilor¹⁶. Având în vedere că emisiile generate de aviația internațională din afara Europei ar trebui să fie plafonate începând din ianuarie 2021 prin măsuri globale bazate pe piață, neexistând însă nicio acțiune care să stabilească plafoane sau prețuri pentru emisiile generate de transportul maritim, este oportun ca sistemul EU ETS să acopere o parte din emisiile generate de călătoriile dintre un port aflat sub jurisdicția unui stat membru și un port aflat sub jurisdicția unei țări terțe, țara terță având posibilitatea de a decide cu privire la măsurile adecvate în ceea ce privește cealaltă parte a emisiilor. Extinderea sistemului EU ETS la sectorul transportului maritim ar trebui, prin urmare, să includă jumătate din emisiile generate de călătoriile navelor care sosesc într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru dintr-un port aflat în afara jurisdicției unui stat membru, jumătate din emisiile generate de călătoriile navelor care pleacă dintr-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru și sosesc într-un port aflat în afara jurisdicției unui stat membru, emisiile generate de călătoriile navelor care sosesc într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru dintr-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru și emisiile produse la dană într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru. Această abordare a fost apreciată ca fiind o modalitate practică de a rezolva problema responsabilităților și a capacităților comune, dar diferențiate, care a reprezentat o provocare de lungă durată în contextul CCONUSC. Acoperirea unei părți din emisiile generate de călătoriile în ambele sensuri efectuate între UE și țările terțe asigură eficacitatea sistemului EU ETS, în special prin creșterea impactului asupra mediului al măsurii în comparație cu un domeniu de aplicare geografic limitat la călătoriile în interiorul UE, limitând în același timp riscul de escale în port în scopuri evazioniste și riscul de delocalizare a activităților de transbordare în afara Uniunii. Pentru a asigura o includere fără probleme a sectorului în sistemul EU

¹⁶ Acordul de la Paris, articolul 4 alineatul (4).

ETS, restituirea certificatelor de către companiile de transport maritim ar trebui să crească treptat în ceea ce privește emisiile verificate raportate pentru perioada 2023-2025. Pentru a proteja integritatea de mediu a sistemului, în măsura în care, în cursul anilor respectivi, se restituie mai puține certificate în ceea ce privește emisiile verificate pentru transportul maritim, odată ce diferența dintre emisiile verificate și certificatele restituite a fost stabilită în fiecare an, ar trebui să se anuleze un număr corespunzător de certificate. Începând din 2026, companiile de transport maritim ar trebui să restituie numărul de certificate care corespund tuturor emisiilor lor verificate raportate în anul precedent.

- (18) Dispozițiile din Directiva 2003/87/CE în ceea ce privește activitățile de transport maritim ar trebui să fie revizuite în mod constant având în vedere evoluțiile internaționale viitoare și eforturile întreprinse în vederea atingerii obiectivelor Acordului de la Paris, inclusiv prin intermediul celei de-a doua evaluări la nivel global din 2028 și al evaluărilor ulterioare la nivel global la fiecare cinci ani, cu scopul de a determina contribuțiile succesive stabilite la nivel național. În special, Comisia ar trebui să prezinte Parlamentului European și Consiliului în orice moment înainte de cea de-a doua evaluare la nivel global din 2028 – și, prin urmare, nu mai târziu de 30 septembrie 2028 – un raport cu privire la progresele înregistrate în cadrul negocierilor OMI privind o măsură globală bazată pe piață. În raportul său, Comisia ar trebui să analizeze instrumentele Organizației Maritime Internaționale și să evalueze, după caz, modul de punere în aplicare a acestor instrumente în dreptul Uniunii printr-o revizuire a Directivei 2003/87/CE. Dacă este necesar, raportul Comisiei ar trebui să includă și propuneri.
- (19) Comisia ar trebui să revizuiască funcționarea Directivei 2003/87/CE în ceea ce privește activitățile de transport maritim, ținând seama de experiența aplicării sale, inclusiv în ceea ce privește posibilele practici evazioniste, urmând să propună măsuri pentru a asigura eficacitatea acesteia.
- (20) Persoana sau organizația responsabilă pentru respectarea EU ETS ar trebui să fie compania de transport maritim, definită ca proprietarul navei sau orice altă organizație sau persoană, precum administratorul sau navlositorul navei nude, care a preluat responsabilitatea pentru exploatarea navei de la proprietarul acesteia și care, asumându-și această responsabilitate, a consimțit să preia toate sarcinile și responsabilitățile impuse de Codul internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării. Această definiție se bazează pe definiția termenului „societate” de la articolul 3 litera (d) din Regulamentul (UE) 2015/757 și este în conformitate cu sistemul global de colectare a datelor instituit în 2016 de OMI. În conformitate cu principiul „poluatorul plătește”, compania de transport maritim ar putea, prin intermediul unui acord contractual, să tragă la răspundere entitatea care este direct responsabilă pentru deciziile care afectează emisiile de CO₂ ale navei în legătură cu costurile de asigurare a conformității în temeiul prezentei directive. Această entitate ar fi, în mod normal, entitatea care este responsabilă pentru alegerea combustibilului, a rutei și a vitezei navei.
- (21) Pentru a reduce sarcina administrativă a companiilor de transport maritim, un stat membru ar trebui să fie responsabil pentru fiecare companie de transport maritim. Comisia ar trebui să publice o listă inițială a companiilor de transport maritim care au desfășurat o activitate maritimă ce intră în domeniul de aplicare al sistemului EU ETS, care să precizeze autoritatea de administrare pentru fiecare companie de transport maritim. Lista ar trebui actualizată cel puțin o dată la doi ani pentru a reatribui companiile de transport maritim unei alte autorități de administrare, după caz. În cazul

companiilor de transport maritim înregistrate într-un stat membru, autoritatea de administrare ar trebui să fie statul membru respectiv. În cazul companiilor de transport maritim înregistrate într-o țară terță, autoritatea de administrare ar trebui să fie statul membru în care compania respectivă de transport maritim a avut cel mai mare număr estimat de escale în port în cadrul călătoriilor care intră sub incidența Directivei 2003/87/CE în ultimii doi ani de monitorizare. În cazul companiilor de transport maritim înregistrate într-o țară terță care nu au efectuat nicio călătorie care intră sub incidența Directivei 2003/87/CE în ultimii doi ani de monitorizare, autoritatea de administrare ar trebui să fie statul membru din care compania respectivă de transport maritim s-a angajat în prima călătorie care intră sub incidența directivei respective. Comisia ar trebui să publice și să actualizeze o dată la doi ani o listă a companiilor de transport maritim care intră sub incidența Directivei 2003/87/CE, care să precizeze autoritatea de administrare pentru fiecare companie de transport maritim. Pentru a asigura tratamentul egal al companiilor de transport maritim, statele membre ar trebui să respecte norme armonizate de administrare a companiilor de transport maritim pentru care sunt responsabile, în conformitate cu normele detaliate care urmează să fie stabilite de Comisie.

- (22) Statele membre ar trebui să se asigure că respectivele companii de transport maritim pe care le administrează respectă cerințele Directivei 2003/87/CE. În cazul în care o companie de transport maritim nu respectă cerințele respectivei directive și autoritatea de administrare nu a reușit, prin alte măsuri de punere în executare, să asigure respectarea acestora, statele membre ar trebui să acționeze solidar. Ca măsură de ultimă instanță, statele membre ar trebui să poată refuza intrarea navelor aflate sub responsabilitatea companiei de transport maritim în cauză, cu excepția statului membru al cărui pavilion îl arborează nava, care ar trebui să poată reține nava respectivă.
- (23) Companiile de transport maritim ar trebui să monitorizeze și să raporteze date agregate privind emisiile generate de activitățile de transport maritim la nivel de societate, în conformitate cu normele prevăzute în Regulamentul (UE) 2015/757. Rapoartele referitoare la datele agregate privind emisiile la nivel de societate ar trebui să fie verificate în conformitate cu normele prevăzute în regulamentul respectiv. Atunci când efectuează verificările la nivel de societate, verficatorul nu ar trebui să verifice raportul privind emisiile la nivel de navă și raportul menționat la articolul 11 alineatul (2) din regulamentul respectiv, întrucât rapoartele respective la nivel de navă au fost deja verificate.
- (24) Pe baza experienței acumulate în urma unor sarcini similare legate de protecția mediului, Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) sau o altă organizație relevantă ar trebui, după caz și în conformitate cu mandatul său, să asiste Comisia și autoritățile de administrare în ceea ce privește punerea în aplicare a Directivei 2003/87/CE. Datorită experienței sale în ceea ce privește punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2015/757 și a instrumentelor sale informatice, EMSA ar putea asista autoritățile de administrare, în special în ceea ce privește monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor generate de activitățile maritime care intră sub incidența prezentei directive, prin facilitarea schimbului de informații sau prin elaborarea de orientări și criterii.

- (25) Regulamentul (UE) 2017/2392 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁷ a modificat articolul 12 alineatul (3) din Directiva 2003/87/CE pentru a permite tuturor operatorilor să utilizeze toate certificatele emise. Cerința ca permisele de emisie de gaze cu efect de seră să conțină o obligație de restituire a cotelor, în conformitate cu articolul 6 alineatul (2) litera (e) din directiva respectivă, ar trebui aliniată în consecință.
- (26) Atingerea obiectivului Uniunii de reducere a emisiilor pentru 2030 va necesita o reducere cu 61 % a emisiilor din sectoarele vizate de sistemul EU ETS comparativ cu 2005. Cantitatea de certificate din cadrul EU ETS la nivelul Uniunii trebuie redusă pentru a crea semnalul necesar pe termen lung privind prețul carbonului și pentru a stimula acest grad de decarbonizare. În acest scop, factorul linear de reducere ar trebui majorat, ținând seama și de includerea emisiilor generate de transportul maritim. Acestea din urmă ar trebui să fie derivate din emisiile generate de activitățile de transport maritim raportate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 2015/757 pentru 2018 și 2019 în Uniune, ajustate, începând cu anul 2021, cu factorul linear de reducere.
- (27) Ținând seama de faptul că prezenta directivă modifică Directiva 2003/87/CE în ceea ce privește o perioadă de punere în aplicare care a început deja la 1 ianuarie 2021, din motive de previzibilitate, eficacitate de mediu și simplitate, reducerea lineară mai abruptă avută în vedere de sistemul EU ETS ar trebui să urmeze un parcurs în linie dreaptă în perioada 2021-2030, astfel încât să se obțină reduceri ale emisiilor în cadrul EU ETS de 61 % până în 2030, ca etapă intermediară adecvată către îndeplinirea obiectivului de neutralitate climatică la nivelul întregii economii a Uniunii în 2050. Întrucât factorul linear de reducere majorat se poate aplica numai începând cu anul următor intrării în vigoare a prezentei directive, ar trebui efectuată o reducere unică a cantității totale de certificate, astfel încât să se asigure concordanța cu acest nivel de reducere anuală aplicat începând cu 2021.
- (28) Atingerea obiectivului mai ambițios în materie de climă va necesita alocarea unor resurse publice substanțiale în UE, precum și a unor bugete naționale pentru tranziția climatică. Pentru a completa și a consolida cheltuielile substanțiale legate de climă din bugetul UE, toate veniturile obținute în urma licitării certificatelor de emisii care nu sunt atribuite bugetului Uniunii ar trebui utilizate în scopuri legate de climă. Aceasta include utilizarea sprijinului financiar pentru a aborda aspectele de ordin social la nivelul gospodăriilor cu venituri mici și mijlocii prin reducerea impozitelor cu potențial perturbator. În plus, pentru a aborda efectele legate de distribuție și cele sociale ale tranziției în statele membre cu venituri mici, ar trebui să se utilizeze un quantum suplimentar de 2,5 % din cantitatea de certificate la nivelul Uniunii din [anul intrării în vigoare a directivei] până în 2030, pentru a finanța tranziția energetică a statelor membre cu un produs intern brut (PIB) pe cap de locuitor mai mic de 65 % din media Uniunii în perioada 2016-2018, prin intermediul Fondului pentru modernizare prevăzut la articolul 10d din Directiva 2003/87/CE.
- (29) De asemenea, ar trebui să se ofere stimulente suplimentare pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră prin utilizarea unor tehnici eficiente din punctul de vedere al

¹⁷ [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 \(JO L 350, 29.12.2017, p. 7\).](#)

costurilor. În acest scop, alocarea cu titlu gratuit a certificatelor de emisii pentru instalațiile staționare începând cu 2026 ar trebui să fie condiționată de investiții în tehnici de creștere a eficienței energetice și de reducere a emisiilor. Asigurarea faptului că acest lucru se concentrează asupra marilor consumatori de energie ar duce la o reducere substanțială a sarcinii pentru unitățile cu consum redus de energie, care pot fi deținute de întreprinderi mici și mijlocii sau de microîntreprinderi. [A se confirma trimiterea cu Directiva privind eficiența energetică (EED) revizuită]. Actele delegate relevante ar trebui adaptate în consecință.

- (30) Mecanismul de ajustare la frontieră în funcție de carbon (CBAM), instituit în temeiul Regulamentului (UE) [.../...] al Parlamentului European și al Consiliului¹⁸, reprezintă o alternativă la alocarea cu titlu gratuit în vederea abordării riscului de relocare a emisiilor de dioxid de carbon. În măsura în care sectoarele și subsectoarele fac obiectul măsurii respective, acestea nu ar trebui să beneficieze de alocări cu titlu gratuit. Cu toate acestea, este necesară o eliminare treptată a certificatelor cu titlu gratuit pentru a permite producătorilor, importatorilor și comercianților să se adapteze la noul regim. Reducerea alocării cu titlu gratuit ar trebui pusă în aplicare prin utilizarea unui factor în legătură cu alocarea cu titlu gratuit în sectoarele CBAM, în timp ce CBAM este introdus treptat. Acest procent (factorul CBAM) ar trebui să fie egal cu 100 % în cursul perioadei de tranziție cuprinsă între intrarea în vigoare a [Regulamentului CBAM] și 2025, 90 % în 2026 și ar trebui să fie redus cu 10 puncte procentuale în fiecare an pentru a ajunge la 0 %, alocarea cu titlu gratuit fiind eliminată astfel până în al zecelea an. Actele delegate relevante privind alocarea cu titlu gratuit ar trebui adaptate în consecință pentru sectoarele și subsectoarele vizate de CBAM. Alocarea cu titlu gratuit care nu mai este furnizată sectoarelor CBAM pe baza acestui calcul (cererea CBAM) trebuie scoasă la licitație, veniturile obținute urmând să revină Fondului pentru inovare, astfel încât să sprijine inovarea în domeniul tehnologiilor cu emisii reduse de dioxid de carbon, al captării și utilizării dioxidului de carbon („CUC”), al captării și stocării geologice a dioxidului de carbon („CSC”), al energiei din surse regenerabile și al stocării energiei, într-un mod care să contribuie la atenuarea schimbărilor climatice. Ar trebui să se acorde o atenție deosebită proiectelor din sectoarele CBAM. Pentru a respecta proporția din alocarea cu titlu gratuit disponibilă pentru sectoarele care nu sunt vizate de CBAM, suma finală care urmează să fie dedusă din alocarea cu titlu gratuit și care urmează să fie licitată ar trebui calculată pe baza proporției pe care o reprezintă cererea CBAM în raport cu nevoile de alocare cu titlu gratuit ale tuturor sectoarelor care beneficiază de alocări cu titlu gratuit.
- (31) Pentru a reflecta mai bine progresul tehnologic și a ajusta valorile de referință corespunzătoare la perioada relevantă de alocare, asigurând în același timp stimulente pentru reducerea emisiilor și recompensarea corespunzătoare a inovării, ajustarea maximă a valorilor de referință ar trebui să fie majorată de la 1,6 % la 2,5 % pe an. Astfel, pentru perioada 2026-2030, ajustarea valorilor de referință ar trebui să se încadreze într-un interval cuprins între 4 % și 50 % față de valoarea aplicabilă în perioada 2013-2020.
- (32) O abordare cuprinzătoare a inovării este esențială pentru atingerea obiectivelor Pactului verde european. La nivelul UE, eforturile necesare în materie de cercetare și inovare sunt sprijinite, printre altele, prin programul Orizont Europa, care include

¹⁸ [a se introduce trimiterea completă la JO].

fonduri semnificative și noi instrumente pentru sectoarele care intră sub incidența sistemului de comercializare a certificatelor de emisii. Statele membre ar trebui să se asigure că dispozițiile naționale de transpunere nu împiedică inovațiile și sunt neutre din punct de vedere tehnologic.

- (33) Domeniul de aplicare al Fondului pentru inovare prevăzut la articolul 10a alineatul (8) din Directiva 2003/87/CE ar trebui extins pentru a sprijini inovarea în domeniul tehnologiilor și al proceselor cu emisii reduse de dioxid de carbon care vizează consumul de combustibili în sectorul construcțiilor și al transportului rutier. În plus, Fondul pentru inovare ar trebui să servească la sprijinirea investițiilor în decarbonizarea sectorului transportului maritim, inclusiv a investițiilor în combustibili alternativi durabili, cum ar fi hidrogenul și amoniacul produse din surse regenerabile, precum și a tehnologiilor de propulsie cu emisii zero, cum ar fi tehnologiile eoliene. Având în vedere că veniturile generate de sancțiunile prevăzute în Regulamentul xxxx/xxxx [FuelEU în domeniul maritim]¹⁹ sunt alocate Fondului pentru inovare ca venituri alocate externe în conformitate cu articolul 21 alineatul (5) din Regulamentul financiar, Comisia ar trebui să se asigure că se acordă atenția cuvenită sprijinirii proiectelor inovatoare care vizează accelerarea dezvoltării și utilizării combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon în sectorul maritim, astfel cum se prevede la articolul 21 alineatul (1) din Regulamentul xxxx/xxxx [FuelEU în domeniul maritim]. Pentru a asigura disponibilitatea unei finanțări suficiente pentru inovare în cadrul acestui domeniu de aplicare extins, Fondul pentru inovare ar trebui suplimentat cu 50 de milioane de certificate, care provin parțial din certificatele care, în caz contrar, ar putea fi scoase la licitație, și parțial din certificatele care, în caz contrar, ar putea fi alocate cu titlu gratuit, în conformitate cu proporția actuală a finanțării asigurate din fiecare sursă Fondului pentru inovare.
- (34) În conformitate cu articolul 10 din Regulamentul (UE) 2019/1122 al Comisiei²⁰, în cazul în care operatorii de aeronave nu mai operează zboruri care intră sub incidența EU ETS, conturile lor sunt puse în starea „exclus” și nu se mai pot iniția procese din acestea. Pentru a menține integritatea de mediu a sistemului, certificatele care nu sunt emise operatorilor de aeronave din cauza închiderii lor ar trebui utilizate pentru a acoperi orice deficit de restituiri ale operatorilor respectivi, iar orice certificate rămase ar trebui utilizate pentru a accelera acțiunile de combatere a schimbărilor climatice prin plasarea lor în Fondul pentru inovare.
- (35) Contractele pentru diferență în materie de carbon (CCfD) reprezintă un element important pentru a declanșa reduceri ale emisiilor în industrie, oferind posibilitatea de a garanta investitorilor în tehnologii inovatoare favorabile climei un preț care să recompenseze reducerile emisiilor de CO₂ peste cele induse de nivelurile actuale ale prețurilor din cadrul EU ETS. Gama de măsuri pe care Fondul pentru inovare le poate sprijini ar trebui extinsă pentru a oferi sprijin proiectelor prin licitații competitive din punctul de vedere al prețurilor, cum ar fi CCfD. Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte acte delegate privind normele exacte pentru acest tip de sprijin.

¹⁹ [a se adăuga trimiterea la Regulamentul FuelEU în domeniul maritim].

²⁰ [Regulamentul delegat \(UE\) 2019/1122 al Comisiei din 12 martie 2019 de completare a Directivei 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește funcționarea registrului Uniunii \(JO L 177, 2.7.2019, p. 3\).](#)

- (36) În cazul în care activitatea unei instalații este suspendată temporar, alocarea cu titlu gratuit se ajustează la nivelurile de activitate care sunt raportate în mod obligatoriu anual. În plus, autoritățile competente pot suspenda emiterea de certificate de emisii către instalațiile care și-au suspendat activitatea, atât timp cât nu există nicio dovadă că își vor relua activitatea. Prin urmare, operatorii nu ar trebui să mai fie obligați să demonstreze autorității competente că instalația lor își va relua producția într-un interval de timp specificat și rezonabil în cazul unei suspendări temporare a activităților.
- (37) Corecțiile alocării cu titlu gratuit acordate instalațiilor staționare în temeiul articolului 11 alineatul (2) din Directiva 2003/87/CE pot impune necesitatea acordării de certificate cu titlu gratuit suplimentare sau a transferului certificatelor excedentare. Certificatele rezervate pentru instalațiile nou-intrate în temeiul articolului 10a alineatul (7) din Directiva 2003/87/CE ar trebui utilizate în acest scop.
- (38) Domeniul de aplicare al Fondului pentru modernizare ar trebui să fie aliniat la cele mai recente obiective climatice ale Uniunii, impunând ca investițiile să fie coerente cu obiectivele Pactului verde european și cu Regulamentul (UE) 2021/1119 și eliminând sprijinul pentru orice investiții legate de combustibili fosili. În plus, procentul din Fondul pentru modernizare care trebuie alocat investițiilor prioritare ar trebui să fie majorat la 80 %, eficiența energetică ar trebui să fie vizată ca domeniu prioritar din perspectiva cererii, iar sprijinul acordat gospodăriilor pentru combaterea sărăciei energetice, inclusiv în zonele rurale și îndepărtate, ar trebui inclus în domeniul de aplicare al investițiilor prioritare.
- (39) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/2066 al Comisiei²¹ stabilește norme privind monitorizarea emisiilor rezultate din biomasă în concordanță cu normele privind utilizarea biomasei prevăzute în legislația Uniunii privind energia din surse regenerabile. Pe măsură ce legislația devine mai detaliată cu privire la criteriile de durabilitate pentru biomasă având în vedere cele mai recente norme stabilite în Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului²², conferirea competențelor de executare de la articolul 14 alineatul (1) din Directiva 2003/87/CE ar trebui extinsă în mod explicit la adoptarea ajustărilor necesare pentru aplicarea în cadrul EU ETS a criteriilor de durabilitate pentru biomasă, inclusiv biocombustibili, biolichizi și combustibili din biomasă. În plus, Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte acte de punere în aplicare care să precizeze modalitatea de contabilizare a stocării emisiilor provenite din combinații de biomasă cu factor de emisie zero și biomasă care nu provine din surse cu factor de emisie zero.
- (40) Combustibilii lichizi și gazeși de origine nebiologică produși din surse regenerabile și combustibilii pe bază de carbon reciclat pot fi importanți pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în sectoarele care sunt greu de decarbonizat. În cazul în care combustibilii pe bază de carbon reciclat și combustibilii lichizi și gazeși de origine nebiologică produși din surse regenerabile sunt produși din dioxid de carbon captat în cadrul unei activități reglementate de prezenta directivă, emisiile ar trebui să fie contabilizate în cadrul activității respective. Pentru a asigura contribuția

²¹ 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).

²² 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).

combustibililor de origine nebiologică produși din surse regenerabile și a combustibililor pe bază de carbon reciclat la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și pentru a evita dubla contabilizare a combustibililor care au o astfel de contribuție, este oportun să se extindă în mod explicit împuternicirea de la articolul 14 alineatul (1) în ceea ce privește adoptarea de către Comisie a actelor de punere în aplicare care stabilesc ajustările necesare privind modalitatea de contabilizare a eventualelor emisii de dioxid de carbon și de evitare a dublei contabilizări în vederea asigurării unor stimulente adecvate, ținând seama, de asemenea, de tratamentul acestor combustibili în temeiul Directivei (UE) 2018/2001.

- (41) Întrucât se preconizează, de asemenea, că dioxidul de carbon va fi transportat prin alte mijloace decât conductele, de exemplu pe cale navală și rutieră, domeniul de aplicare actual din anexa I la Directiva 2003/87/CE pentru transportul gazelor cu efect de seră în scopul stocării ar trebui extins la toate mijloacele de transport din motive de egalitate de tratament și indiferent dacă mijloacele de transport intră sau nu sub incidența sistemului EU ETS. În cazul în care emisiile generate de transport sunt, de asemenea, acoperite de o altă activitate în temeiul Directivei 2003/87/CE, emisiile ar trebui contabilizate în cadrul acelei alte activități pentru a evita dubla contabilizare.
- (42) Excluderea instalațiilor care utilizează exclusiv biomasă din sistemul EU ETS a condus la situații în care instalațiile care ard o proporție ridicată de biomasă au obținut profituri excepționale prin alocări cu titlu gratuit care depășesc cu mult emisiile reale. Prin urmare, ar trebui introdusă o valoare-limită pentru arderea biomasei cu factor de emisie zero, peste care instalațiile sunt excluse din EU ETS. Valoarea-limită de 95 % este în conformitate cu parametrul de incertitudine prevăzut la articolul 2 punctul 16 din Regulamentul delegat (UE) 2019/331 al Comisiei²³.
- (43) Comunicarea Comisiei intitulată „Stabilirea unui obiectiv mai ambițios în materie de climă pentru Europa în perspectiva anului 2030”²⁴ a subliniat provocarea specifică pe care o reprezintă reducerea emisiilor în sectorul transportului rutier și al construcțiilor. Prin urmare, Comisia a anunțat că o nouă extindere a comercializării certificatelor de emisii ar putea include emisiile generate de transportul rutier și de clădiri. Comercializarea certificatelor de emisii pentru aceste două noi sectoare ar urma să fie instituită într-un cadru separat, însă adiacent. Acest lucru ar evita orice perturbare a bunei funcționări a sistemului de comercializare a certificatelor de emisii în sectorul instalațiilor staționare și cel al aviației. Noul sistem este însoțit de politici și măsuri complementare care protejează împotriva efectelor nejustificate asupra prețurilor, modelând așteptările participanților de pe piață și vizând un semnal privind prețul carbonului pentru întreaga economie. Experiența anterioară a arătat că dezvoltarea noii piețe necesită instituirea unui sistem eficient de monitorizare, de raportare și de verificare. În vederea asigurării sinergiilor și a coerenței cu infrastructura existentă a Uniunii pentru sistemul EU ETS care acoperă emisiile generate de instalațiile staționare și aviație, este oportun să se instituie un sistem de comercializare a certificatelor de emisii pentru sectorul transportului rutier și al construcțiilor printr-o modificare a Directivei 2003/87/CE.

²³ Regulamentul delegat (UE) 2019/331 al Comisiei din 19 decembrie 2018 de stabilire a normelor tranzitorii pentru întreaga Uniune privind alocarea armonizată și cu titlu gratuit a certificatelor de emisii în temeiul articolului 10a din Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 59, 27.2.2019, p. 8).

²⁴ COM(2020) 562 final.

- (44) Pentru a stabili cadrul de punere în aplicare necesar și pentru a oferi un interval de timp rezonabil pentru atingerea obiectivului pentru 2030, comercializarea certificatelor de emisii în cele două noi sectoare ar trebui să înceapă în 2025. În primul an, entităților reglementate ar trebui să li se solicite să dețină un permis de emisie de gaze cu efect de seră și să raporteze emisiile pentru anii 2024 și 2025. Emiterea certificatelor și obligațiile de conformitate pentru aceste entități ar trebui să se aplice începând cu 2026. Această etapizare va permite începerea comercializării certificatelor de emisii în sectoarele respective în mod ordonat și eficient. Aceasta ar permite, de asemenea, ca finanțarea din partea Uniunii și măsurile statelor membre să fie puse în aplicare pentru a asigura o introducere echitabilă din punct de vedere social a sistemului UE de comercializare a certificatelor de emisii în cele două sectoare, astfel încât să se atenueze impactul prețului carbonului asupra gospodăriilor vulnerabile și a utilizatorilor vulnerabili ai transportului.
- (45) Din cauza numărului foarte mare de emițători de talie redusă din sectorul construcțiilor și al transportului rutier, nu este posibil să se stabilească punctul de reglementare la nivelul entităților care emit direct gaze cu efect de seră, cum este cazul instalațiilor staționare și al aviației. Prin urmare, din motive de fezabilitate tehnică și eficiență administrativă, este mai adecvat să se stabilească punctul de reglementare în amonte în cadrul lanțului de aprovizionare. Actul care declanșează obligația de conformitate în temeiul noului sistem de comercializare a certificatelor de emisii ar trebui să fie eliberarea pentru consum a combustibililor care sunt utilizați pentru ardere în sectorul construcțiilor și al transportului rutier, inclusiv pentru arderea în transportul rutier de gaze cu efect de seră în vederea stocării geologice. Pentru a evita dubla acoperire, nu ar trebui să se aibă în vedere eliberarea pentru consum a combustibililor care sunt utilizați în alte activități prevăzute în anexa I la Directiva 2003/87/CE.
- (46) Entitățile reglementate din cele două noi sectoare și punctul de reglementare ar trebui definite în conformitate cu sistemul accizelor instituit prin Directiva (UE) 2020/262 a Consiliului²⁵, cu adaptările necesare, întrucât directiva respectivă stabilește deja un sistem solid de control pentru toate cantitățile de combustibili eliberați pentru consum în scopul plății accizelor. Utilizatorii finali de combustibili din aceste sectoare nu ar trebui să facă obiectul obligațiilor prevăzute în Directiva 2003/87/CE.
- (47) Entitățile reglementate care intră în domeniul de aplicare al comercializării certificatelor de emisii în sectorul construcțiilor și al transportului rutier ar trebui să facă obiectul unor cerințe similare privind permisul de emisie de gaze cu efect de seră precum operatorii instalațiilor staționare. Este necesar să se stabilească norme privind cererile și condițiile de eliberare a permiselor, conținutul și revizuirea acestora, precum și orice modificări legate de entitatea reglementată. Pentru ca noul sistem să înceapă să funcționeze în mod ordonat, statele membre ar trebui să se asigure că entitățile reglementate care intră în domeniul de aplicare al noului sistem de comercializare a certificatelor de emisii dețin un permis valabil de la momentul inițierii sistemului în 2025.
- (48) Cantitatea totală de certificate pentru noul sistem de comercializare a certificatelor de emisii ar trebui să urmeze o traiectorie liniară în vederea atingerii obiectivului de reducere a emisiilor pentru 2030, ținând seama de contribuția eficientă din punctul de vedere al costurilor a sectorului construcțiilor și al transportului rutier de reducere a

²⁵ Directiva (UE) 2020/262 a Consiliului din 19 decembrie 2019 de stabilire a regimului general al accizelor (JO L 58, 27.2.2020, p. 4).

emisiilor cu 43 % până în 2030 comparativ cu 2005. Cantitatea totală de certificate ar trebui stabilită pentru prima dată în 2026, pentru a urma o traiectorie care începe în 2024 pornind de la valoarea limitelor de emisii pentru 2024 (1 109 304 000 t CO₂), calculată în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2018/842 al Parlamentului European și al Consiliului²⁶ pe baza emisiilor de referință pentru aceste sectoare pentru perioada 2016-2018. În consecință, factorul linear de reducere ar trebui stabilit la 5,15 %. Începând din 2028, cantitatea totală de certificate ar trebui stabilită pe baza mediei emisiilor raportate pentru anii 2024, 2025 și 2026 și ar trebui să scadă cu aceeași reducere anuală absolută stabilită începând din 2024, ceea ce corespunde unui factor linear de reducere de 5,43 % în comparație cu valoarea comparabilă din 2025 a traiectoriei definite mai sus. În cazul în care aceste emisii sunt semnificativ mai mari decât această valoare a traiectoriei, iar această divergență nu se datorează diferențelor la scară mică în ceea ce privește metodologiile de măsurare a emisiilor, factorul linear de reducere ar trebui ajustat pentru a se ajunge la reducerea necesară a emisiilor în 2030.

- (49) Licitarea certificatelor reprezintă metoda cea mai simplă și mai eficientă din punct de vedere economic pentru alocarea certificatelor de emisii, evitându-se, de asemenea, profiturile excepționale. Atât sectorul construcțiilor, cât și cel al transportului rutier sunt supuse unei presiuni concurențiale relativ mici sau inexistente din afara Uniunii și nu sunt expuse unui risc de relocare a emisiilor de dioxid de carbon. Prin urmare, certificatele pentru sectorul construcțiilor și al transportului rutier ar trebui alocate numai prin licitație, fără a exista alocări cu titlu gratuit.
- (50) Pentru a asigura o demarare fără probleme a comercializării certificatelor de emisii în sectorul construcțiilor și în cel al transportului rutier și ținând seama de necesitatea entităților reglementate de a se acoperi împotriva riscurilor sau de a cumpăra anticipat certificate pentru a-și reduce riscul de preț și de lichiditate, ar trebui să se scoată la licitație din timp un volum mai mare de certificate. În 2026, volumul de certificate scoase la licitație ar trebui să fie cu 30 % mai mare decât cantitatea de certificate pentru 2026. Această sumă ar fi suficientă pentru a asigura lichidități, atât în cazul în care emisiile scad în conformitate cu nevoile de reducere, cât și în cazul în care reducerile de emisii se materializează doar progresiv. Normele detaliate pentru această concentrare anticipată a volumului licitat urmează să fie stabilite într-un act delegat referitor la licitații, adoptat în temeiul articolului 10 alineatul (4) din Directiva 2003/87/CE.
- (51) Normele de distribuție privind proporția de certificate scoase la licitație sunt extrem de relevante pentru orice venituri obținute în urma licitării certificatelor care ar reveni statelor membre, în special având în vedere necesitatea de consolidare a capacității statelor membre de a aborda impactul social al unui semnal privind prețul carbonului în sectorul construcțiilor și al transportului rutier. În pofida faptului că aceste două sectoare au caracteristici foarte diferite, este oportun să se stabilească o regulă comună de distribuție similară celei aplicabile instalațiilor staționare. Cea mai mare parte a certificatelor ar trebui distribuită între toate statele membre pe baza distribuției medii a emisiilor din sectoarele vizate în perioada 2016-2018.

²⁶ Regulamentul (UE) 2018/842 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind reducerea anuală obligatorie a emisiilor de gaze cu efect de seră de către statele membre în perioada 2021-2030 în vederea unei contribuții la acțiunile climatice de respectare a angajamentelor asumate în temeiul Acordului de la Paris și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013 (JO L 156, 19.6.2018, p. 26).

- (52) Introducerea prețului carbonului în transportul rutier și în sectorul construcțiilor ar trebui să fie însoțită de compensații sociale eficiente, în special având în vedere nivelurile deja existente ale sărăciei energetice. Aproximativ 34 de milioane de cetățeni europeni au raportat incapacitatea de a-și încălzi locuințele în mod adecvat în 2018, iar 6,9 % din populația Uniunii a declarat că nu își pot permite să își încălzească suficient locuința în cadrul unui sondaj realizat în 2019 la nivelul UE²⁷. Pentru a obține o compensare socială și distributivă eficientă, statele membre ar trebui să aibă obligația de a cheltui veniturile obținute în urma licitării certificatelor de emisii pentru obiectivele în materie de climă și energie deja specificate pentru sistemul existent de comercializare a certificatelor de emisii, dar și pentru măsurile adăugate în mod specific pentru a răspunde preocupărilor legate de noile sectoare, respectiv cel al transportului rutier și cel al construcțiilor, inclusiv măsurile conexe de politică în temeiul Directivei 2012/27/UE a Parlamentului European și a Consiliului²⁸. Veniturile obținute în urma licitării certificatelor de emisii ar trebui utilizate pentru abordarea aspectelor de ordin social ale comercializării certificatelor de emisii pentru noile sectoare, acordându-se o atenție specială gospodăriilor și microîntreprinderilor vulnerabile, precum și utilizatorilor vulnerabili ai serviciilor de transport. În acest sens, un nou Fond pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice va oferi finanțare specifică statelor membre pentru a-i sprijini pe cetățenii europeni cei mai afectați sau expuși riscului de sărăcie energetică sau în materie de mobilitate. Acest fond va promova echitatea și solidaritatea între statele membre și în interiorul acestora, reducând în același timp riscul de sărăcie energetică și în materie de mobilitate în timpul tranziției. Fondul va avea la bază și va completa mecanismele de solidaritate existente. Resursele noului fond vor reprezenta, în principiu, 25 % din veniturile care se preconizează că se vor obține în cadrul noului sistem de comercializare a certificatelor de emisii pentru perioada 2026-2032 și vor fi executate pe baza planurilor pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice pe care statele membre ar trebui să le prezinte în temeiul Regulamentului (UE) 20.../nn al Parlamentului European și al Consiliului²⁹. În plus, fiecare stat membru ar trebui să își utilizeze veniturile obținute în urma licitării certificatelor de emisii, printre altele, pentru a finanța o parte din costurile planului său de atenuare a impactului social al acțiunilor climatice.
- (53) Raportarea cu privire la utilizarea veniturilor obținute în urma licitării certificatelor de emisii ar trebui să fie aliniată la raportarea actuală stabilită prin Regulamentul (UE) 2018/1999 al Parlamentului European și al Consiliului³⁰.
- (54) Inovarea și dezvoltarea de noi tehnologii cu emisii reduse de dioxid de carbon în sectorul construcțiilor și al transportului rutier sunt esențiale pentru a asigura

²⁷ Date din 2018. Eurostat, SILC [ilc_mdcs01].

²⁸ Directiva 2012/27/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 octombrie 2012 privind eficiența energetică, de modificare a Directivelor 2009/125/CE și 2010/30/UE și de abrogare a Directivelor 2004/8/CE și 2006/32/CE (JO L 315, 14.11.2012, p. 1).

²⁹ [A se adăuga trimiterea la Regulamentul de instituire a Fondului pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice].

³⁰ Regulamentul (UE) 2018/1999 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2018 privind guvernarea uniunii energetice și a acțiunilor climatice, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 663/2009 și (CE) nr. 715/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivelor 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE și 2013/30/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivelor 2009/119/CE și (UE) 2015/652 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 328, 21.12.2018, p. 1).

contribuția eficientă din punctul de vedere al costurilor a acestor sectoare la reducerea preconizată a emisiilor. Prin urmare, ar trebui să se pună la dispoziția Fondului pentru inovare 150 de milioane de certificate provenite din comercializarea certificatelor de emisii în sectorul construcțiilor și al transportului rutier în vederea stimulării reducerilor de emisii eficiente din punctul de vedere al costurilor.

- (55) Entitățile reglementate care fac obiectul comercializării de certificate de emisii în sectorul construcțiilor și al transportului rutier ar trebui să restituie certificate pentru emisiile lor verificate care corespund cantităților de combustibili pe care le-au eliberat pentru consum. Acestea ar trebui să restituie certificate pentru prima dată pentru emisiile lor verificate în 2026. Pentru a reduce la minimum sarcina administrativă, o serie de norme aplicabile sistemului existent de comercializare a certificatelor de emisii pentru instalațiile staționare și aviație ar trebui să devină aplicabile comercializării certificatelor de emisii pentru sectorul construcțiilor și al transportului rutier, cu adaptările necesare. Printre acestea se numără, în special, normele privind transferul, restituirea și anularea certificatelor, precum și normele privind valabilitatea certificatelor, sancțiunile, autoritățile competente și obligațiile de raportare ale statelor membre.
- (56) Pentru ca sistemul de comercializare a certificatelor de emisii în sectorul construcțiilor și al transportului rutier să fie eficient, ar trebui să fie posibilă monitorizarea emisiilor cu un grad ridicat de certitudine și la un cost rezonabil. Emisiile ar trebui atribuite entităților reglementate pe baza cantităților de combustibil eliberate pentru consum, în combinație cu un factor de emisie. Entitățile reglementate ar trebui să poată identifica și diferenția în mod fiabil și precis sectoarele în care combustibilii sunt eliberați pentru consum, precum și utilizatorii finali ai combustibililor, pentru a evita efectele nedorite, cum ar fi dubla sarcină. Pentru a dispune de suficiente date în vederea stabilirii numărului total de certificate pentru perioada 2028-2030, entitățile reglementate care dețin o autorizație la începutul sistemului în 2025 ar trebui să raporteze emisiile istorice asociate acestora pentru 2024.
- (57) Este oportun să se introducă măsuri pentru a aborda riscul potențial de creștere excesivă a prețurilor, care, în cazul în care este deosebit de ridicat la începutul comercializării certificatelor de emisii în sectorul construcțiilor și al transportului rutier, poate submina disponibilitatea gospodăriilor și a persoanelor fizice de a investi în reducerea emisiilor lor de gaze cu efect de seră. Aceste măsuri ar trebui să completeze garanțiile oferite de rezerva pentru stabilitatea pieței instituită prin Decizia (UE) 2015/1814 a Parlamentului European și a Consiliului³¹ și care a devenit operațională în 2019. În timp ce piața va continua să determine prețul carbonului, măsurile de salvagardare vor fi declanșate de un mecanism automat bazat pe norme, prin care se scot certificate din rezerva pentru stabilitatea pieței numai dacă sunt îndeplinite condițiile concrete de declanșare a acestuia pe baza creșterii prețului mediu al certificatelor. Acest mecanism suplimentar ar trebui să fie, de asemenea, deosebit de reactiv pentru a putea aborda volatilitatea excesivă determinată de alți factori decât modificarea parametrilor fundamentali ai pieței. Măsurile ar trebui adaptate la diferite niveluri de creștere excesivă a prețurilor, ceea ce va duce la grade diferite de intervenție. Condițiile de declanșare ar trebui monitorizate îndeaproape de Comisie, iar

³¹ Decizia (UE) 2015/1814 a Parlamentului European și a Consiliului din 6 octombrie 2015 privind înființarea și funcționarea unei rezerve pentru stabilitatea pieței aferente schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră și de modificare a Directivei 2003/87/CE (JO L 264, 9.10.2015, p. 1).

măsurile ar trebui adoptate de aceasta în regim de urgență atunci când sunt îndeplinite condițiile, fără a se aduce atingere vreunor măsuri de însoțire pe care statele membre le pot adopta pentru a aborda efectele sociale negative.

- (58) Aplicarea sistemului de comercializare a certificatelor de emisii în sectorul construcțiilor și al transportului rutier ar trebui monitorizată de Comisie, inclusiv în ceea ce privește gradul de convergență a prețurilor cu sistemul de comercializare a certificatelor de emisii existent și, dacă este necesar, ar trebui propusă o revizuire Parlamentului European și Consiliului pentru a îmbunătăți eficacitatea, administrarea și aplicarea practică a comercializării certificatelor de emisii pentru aceste sectoare pe baza cunoștințelor dobândite, precum și a convergenței sporite a prețurilor. Comisia ar trebui să aibă obligația de a prezenta primul raport cu privire la aceste aspecte până la 1 ianuarie 2028.
- (59) Pentru a se asigura condiții uniforme de punere în aplicare a articolului 3gd alineatul (3), a articolului 12 alineatul (3b) și a articolului 14 alineatul (1) din Directiva 2003/87/CE, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. Pentru a se asigura sinergiile cu cadrul de reglementare existent, conferirea competențelor de executare prevăzute la articolele 14 și 15 din directiva respectivă ar trebui extinsă pentru a acoperi sectorul transportului rutier și cel al construcțiilor. Respectivetele competențe de executare ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului³².
- (60) Pentru a adopta acte fără caracter legislativ și cu aplicare generală de completare sau modificare a anumitor elemente neesențiale ale unui act legislativ, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește articolul 10 alineatul (4) și articolul 10a alineatul (8) din directiva respectivă. În plus, pentru a se asigura sinergiile cu cadrul de reglementare existent, delegarea de la articolul 10 alineatul (4) și articolul 10a alineatul (8) din Directiva 2003/87/CE ar trebui extinsă pentru a acoperi sectorul transportului rutier și cel al construcțiilor. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivetele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate. În conformitate cu Declarația politică comună a statelor membre și a Comisiei privind documentele explicative din 28 septembrie 2011³³, statele membre s-au angajat să atașeze la notificarea măsurilor de transpunere, în cazuri justificate, unul sau mai multe documente care explică relația dintre elementele unei directive și părțile corespunzătoare ale instrumentelor naționale de transpunere. În ceea ce privește prezenta directivă, legiuitorul consideră că este justificată transmiterea unor astfel de documente.

³² Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

³³ JO C 369, 17.12.2011, p. 14.

- (61) Un sistem EU ETS funcțional, reformat, care include un instrument de stabilizare a pieței, reprezintă un mijloc-cheie pentru ca Uniunea să își îndeplinească obiectivul stabilit pentru 2030 și angajamentele asumate în cadrul Acordului de la Paris. Rezerva pentru stabilitatea pieței urmărește să remedieze dezechilibrul dintre cererea și oferta de certificate de pe piață. Articolul 3 din Decizia (UE) 2015/1814 prevede că rezerva urmează să fie revizuită în termen de trei ani de la data la care devine operațională, acordându-se o atenție deosebită procentajului utilizat pentru stabilirea numărului de certificate care urmează să fie plasate în rezerva pentru stabilitatea pieței, pragului numărului total de certificate aflate în circulație (TNAC) care determină plasarea de certificate în rezervă, precum și numărului de certificate care urmează să fie scoase din rezervă.
- (62) Ținând cont de necesitatea de a se transmite un semnal de investiție mai ferm pentru reducerea emisiilor într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor și în vederea consolidării sistemului EU ETS, Decizia (UE) 2015/1814 ar trebui modificată în scopul măririi ratei procentuale pentru stabilirea numărului de certificate care urmează să fie plasate în rezerva pentru stabilitatea pieței în fiecare an. În plus, pentru nivelurile inferioare ale TNAC, cantitatea plasată în rezervă ar trebui să fie egală cu diferența dintre TNAC și pragul care determină plasarea de certificate în rezervă. Acest lucru ar preveni incertitudinea considerabilă în ceea ce privește volumele de certificate scoase la licitație care rezultă atunci când TNAC se apropie de prag și, în același timp, ar asigura faptul că excedentul ajunge la intervalul de volum în care se consideră că piața carbonului funcționează în mod echilibrat.
- (63) În plus, pentru a se asigura că nivelul certificatelor care rămâne în rezerva pentru stabilitatea pieței după invalidare este previzibil, invalidarea certificatelor din rezervă nu ar trebui să mai depindă de volumele de certificate licitate în anul precedent. Numărul de certificate din rezervă ar trebui, prin urmare, să fie stabilit la un nivel de 400 de milioane de certificate, ceea ce corespunde pragului inferior pentru valoarea TNAC.
- (64) Analiza evaluării impactului care însoțește propunerea de directivă a arătat, de asemenea, că, în sectorul aviației, cererea netă ar trebui inclusă în numărul total de certificate aflate în circulație. În plus, deoarece certificatele pentru aviație pot fi utilizate în același mod precum certificatele generale, includerea certificatelor pentru aviație în rezervă ar face ca aceasta să fie mai precisă și, prin urmare, un instrument mai bun de asigurare a stabilității pieței. Calculul numărului total de certificate aflate în circulație ar trebui să includă emisiile generate de aviație și certificatele emise pentru aviație începând cu anul următor intrării în vigoare a prezentei directive.
- (65) Pentru a clarifica modalitatea de calcul a numărului total de certificate aflate în circulație (TNAC), Decizia (UE) 2015/1814 ar trebui să precizeze că numai certificatele emise și neplasate în rezerva pentru stabilitatea pieței sunt incluse în oferta de certificate. În plus, formula nu ar trebui să mai scadă numărul de certificate din rezerva pentru stabilitatea pieței din oferta de certificate. Această modificare nu ar avea niciun impact semnificativ asupra rezultatului calculului TNAC, inclusiv asupra calculului anterior al TNAC sau asupra rezervei.
- (66) Pentru a atenua riscul de dezechilibre între cerere și ofertă asociate cu începerea comercializării certificatelor de emisii pentru sectorul construcțiilor și cel al transportului rutier, precum și pentru a-i conferi acestuia o mai bună rezistență la șocurile pieței, mecanismul bazat pe norme al rezervei pentru stabilitatea pieței ar trebui să se aplice acestor noi sectoare. Pentru ca rezerva respectivă să fie operațională

de la începutul sistemului, aceasta ar trebui să fie instituită cu un fond inițial de 600 de milioane de certificate pentru comercializarea certificatelor de emisii în sectorul transportului rutier și al construcțiilor. Pragurile inferioare și superioare inițiale, care declanșează scoaterea de certificate din rezervă sau plasarea acestora în rezervă, ar trebui să facă obiectul unei clauze generale de revizuire. Alte elemente, cum ar fi publicarea numărului total de certificate aflate în circulație sau a cantității de certificate scoase din rezervă sau plasate în aceasta, ar trebui să respecte normele privind rezerva pentru alte sectoare.

- (67) Este necesar să se modifice Regulamentul (UE) 2015/757 pentru a se ține seama de includerea sectorului transportului maritim în sistemul EU ETS. Regulamentul (UE) 2015/757 ar trebui modificat pentru a obliga societățile să raporteze datele agregate privind emisiile la nivel de societate și să transmită spre aprobare autorității de administrare responsabile planurile lor de monitorizare verificate și datele agregate privind emisiile la nivel de societate. În plus, Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte acte delegate pentru modificarea metodelor de monitorizare a emisiilor de CO₂, a normelor de monitorizare și a oricăror alte informații relevante prevăzute de Regulamentul (UE) 2015/757, pentru asigurarea funcționării eficiente a sistemului EU ETS și pentru completarea Regulamentului (UE) 2015/757 cu normele de aprobare a planurilor de monitorizare și a modificărilor acestora efectuate de autoritățile de administrare, cu normele de monitorizare, raportare și transmitere a datelor agregate privind emisiile la nivel de societate, precum și cu normele de verificare a datelor agregate privind emisiile la nivel de societate și de elaborare a unui raport de verificare a datelor agregate privind emisiile la nivel de societate. Datele monitorizate, raportate și verificate în temeiul Regulamentului (UE) 2015/757 ar putea fi utilizate, de asemenea, în scopul respectării altor acte legislative ale Uniunii care impun monitorizarea, raportarea și verificarea aceluiași informații referitoare la nave.
- (68) Prin urmare, Directiva 2003/87/CE, Decizia (UE) 2015/1814 și Regulamentul (UE) 2015/757 ar trebui modificate în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Modificări aduse Directivei 2003/87/CE

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

- (1) La articolul 2, alineatele (1) și (2) se înlocuiesc cu următorul text:

„(1) Prezenta directivă se aplică activităților enumerate în anexele I și III și gazelor cu efect de seră din anexa II. În cazul în care o instalație care este inclusă în domeniul de aplicare al EU ETS ca urmare a exploatării unor unități de ardere cu o putere termică nominală totală de peste 20 MW își modifică procesele de producție pentru a-și reduce emisiile de gaze cu efect de seră și nu mai atinge acest prag, instalația respectivă rămâne în domeniul de aplicare al EU ETS până la încheierea perioadei relevante de cinci ani prevăzută la articolul 11 alineatul (1) al doilea paragraf, de la momentul modificării procesului său de producție.

(2) Prezenta directivă se aplică fără a aduce atingere cerințelor care decurg din Directiva 2010/75/UE a Parlamentului European și a Consiliului(*).

(*) Directiva 2010/75/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind emisiile industriale (prevenirea și controlul integrat al poluării), (JO L 334, 17.12.2010, p. 17).”;

(2) Articolul 3 se modifică după cum urmează:

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

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

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

„(d) «permis de emisie de gaze cu efect de seră» înseamnă permisul emis în conformitate cu articolele 5, 6 și 30b;”;

(c) litera (u) se elimină;

(d) se adaugă următoarele litere (v)-(z):

„(v) «companie de transport maritim» înseamnă proprietarul navei sau orice altă organizație sau persoană, precum administratorul sau navlositorul navei nude, care a preluat responsabilitatea pentru exploatarea navei de la proprietarul acesteia și care, asumându-și această responsabilitate, a consimțit să preia toate sarcinile și responsabilitățile impuse de Codul internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării, prevăzute în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 336/2006 al Parlamentului European și al Consiliului(*);

(*) Regulamentul (CE) nr. 336/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 februarie 2006 privind aplicarea Codului Internațional de Management al Siguranței pe teritoriul Comunității și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 3051/95 al Consiliului (JO L 64, 4.3.2006, p. 1).

(w) «autoritate de administrare a unei companii de transport maritim» înseamnă autoritatea responsabilă cu administrarea EU ETS în ceea ce privește o companie de transport maritim în conformitate cu articolul 3gd;

(x) «entitate reglementată» înseamnă, în sensul capitolului IVa, orice persoană fizică sau juridică, cu excepția oricărui consumator final de combustibili, care desfășoară activitatea menționată în anexa III și care se încadrează în una dintre următoarele categorii:

(i) în cazul în care combustibilul trece printr-un antrepozit fiscal, astfel cum este definit la articolul 3 alineatul (11) din Directiva (UE) 2020/262 a Consiliului(*), antrepozitarul autorizat, astfel cum este definit la articolul 3 alineatul (1) din directiva respectivă, căruia îi revine obligația de a plăti acciza care a devenit exigibilă în temeiul articolului 7 din directiva respectivă;

(ii) în cazul în care punctul (i) nu se aplică, orice altă persoană căreia îi revine obligația de a plăti acciza care a devenit exigibilă în temeiul

articolului 7 din Directiva (UE) 2020/262 pentru combustibilii care fac obiectul prezentului capitol;

- (iii) în cazul în care punctele (i) și (ii) nu se aplică, orice altă persoană care trebuie înregistrată de autoritățile competente relevante ale statului membru pentru a fi obligată la plata accizei, inclusiv orice persoană scutită de la plata accizei, astfel cum se prevede la articolul 21 alineatul (5) al patrulea paragraf din Directiva 2003/96/CE a Consiliului (**);
- (iv) în cazul în care punctele (i), (ii) și (iii) nu se aplică sau în cazul în care mai multe persoane sunt obligate să plătească în solidar respectiva acciză, orice altă persoană desemnată de un stat membru.

(*) Directiva (UE) 2020/262 a Consiliului din 19 decembrie 2019 de stabilire a regimului general al accizelor (JO L 058, 27.2.2020, p. 4).

(**) Directiva 2003/96/CE a Consiliului din 27 octombrie 2003 privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității (JO L 283, 31.10.2003, p. 51).

(y) «combustibil» înseamnă, în sensul capitolului IVa, orice combustibil enumerat în tabelele A și C din anexa I la Directiva 2003/96/CE, precum și orice alt produs pus în vânzare drept carburant sau combustibil pentru încălzire, astfel cum se prevede la articolul 2 alineatul (3) din directiva respectivă;

(z) «eliberare pentru consum» are, în sensul capitolului IVa, același înțeles precum cel prevăzut la articolul 6 alineatul (3) din Directiva (UE) 2020/262.”;

- (3) Titlul capitolului II se înlocuiește cu următorul text:

„AVIAȚIE ȘI TRANSPORT MARITIM”

- (4) Articolul 3a se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 3a

Domeniu de aplicare

Articolele 3b-3f se aplică alocării și eliberării de cote pentru activitățile de aviație menționate în anexa I. Articolele 3g-3ge se aplică pentru activitățile de transport maritim menționate în anexa I.”;

- (5) **Articolele 3f și 3g se înlocuiesc cu următorul text:**

„Articolul 3f

Planuri de monitorizare și de raportare

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

Articolul 3g

Domeniul de aplicare pentru activitățile de transport maritim

- (1) Alocarea certificatelor și aplicarea cerințelor de restituire pentru activitățile de transport maritim se realizează în legătură cu cincizeci la sută (50 %) din emisiile generate de călătoriile navelor care pleacă dintr-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru și sosesc într-un port aflat în afara jurisdicției unui stat membru, cincizeci la sută (50 %) din emisiile generate de călătoriile navelor care pleacă dintr-un port aflat în afara jurisdicției unui stat membru și sosesc într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru, sută la sută (100 %) din emisiile generate de călătoriile navelor care pleacă dintr-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru și sosesc într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru și sută la sută (100 %) din emisiile produse de navele la dană într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru.
 - (2) Articolele 9, 9a și 10 se aplică activităților de transport maritim în același mod în care se aplică altor activități reglementate de EU ETS.”
- (6) **Se adaugă următoarele** articole 3ga-3ge:

„Articolul 3ga

Introducerea treptată a cerințelor pentru transportul maritim

Companiile de transport maritim au obligația de a restitui certificatele în conformitate cu următorul calendar:

- (a) 20 % din emisiile verificate raportate pentru 2023;
- (b) 45 % din emisiile verificate raportate pentru 2024;
- (c) 70 % din emisiile verificate raportate pentru 2025;
- (d) 100 % din emisiile verificate raportate pentru 2026 și pentru fiecare an ulterior.

În măsura în care se restituie mai puține certificate în comparație cu emisiile verificate generate de transportul maritim pentru anii 2023, 2024 și 2025, odată ce diferența dintre emisiile verificate și certificatele restituite a fost stabilită pentru fiecare an, cantitatea corespunzătoare de certificate nu se scoate la licitație în temeiul articolului 10, ci se anulează.

Articolul 3gb

Monitorizarea și raportarea emisiilor generate de transportul maritim

În ceea ce privește emisiile generate de activitățile de transport maritim enumerate în anexa I, autoritatea de administrare se asigură că o companie de transport maritim aflată în responsabilitatea sa monitorizează și raportează parametrii relevanți pe parcursul unei perioade de raportare și transmite date agregate privind emisiile la nivel de societate autorității de administrare, în conformitate cu capitolul II din Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului (*).

(*) Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE (JO L 123, 19.5.2015, p. 55).

Articolul 3gc

Verificarea și acreditarea emisiilor generate de transportul maritim

Autoritatea de administrare a unei companii de transport maritim se asigură că raportarea datelor agregate privind emisiile la nivelul companiei de transport maritim transmise de o companie de transport maritim în temeiul articolului 3gb este verificată în conformitate cu normele de verificare și acreditare prevăzute în capitolul III din Regulamentul (UE) 2015/757 (*).

(*) Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE (JO L 123, 19.5.2015, p. 55).

Articolul 3gd

Autoritatea de administrare a unei companii de transport maritim

(1) Autoritatea de administrare a unei companii de transport maritim este:

(a) în cazul unei companii de transport maritim înregistrate într-un stat membru, statul membru în care este înregistrată compania respectivă de transport maritim;

(b) în cazul unei companii de transport maritim care nu este înregistrată într-un stat membru, statul membru cu cel mai mare număr estimat de escale în port pe parcursul călătoriilor pe care compania respectivă de transport maritim le-a efectuat în ultimii doi ani de monitorizare și care se încadrează în domeniul de aplicare prevăzut la articolul 3g;

(c) în cazul unei companii de transport maritim care nu este înregistrată într-un stat membru și care nu a efectuat nicio călătorie care se încadrează în domeniul de aplicare prevăzut la articolul 3g în ultimii doi ani de monitorizare, autoritatea de administrare este statul membru din care compania respectivă de transport maritim și-a început prima călătorie care se încadrează în domeniul de aplicare prevăzut la articolul 3g.

Dacă este cazul, autoritatea de administrare a unei companii de transport maritim se actualizează o dată la doi ani.

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

(a) publică, înainte de 1 februarie 2024, o listă a companiilor de transport maritim care au efectuat o activitate maritimă menționată în anexa I care s-a încadrat în domeniul de aplicare definit la articolul 3g sau începând cu data de 1 ianuarie 2023, specificând autoritatea de administrare pentru fiecare companie de transport maritim, în conformitate cu alineatul (1) și

(b) cel puțin o dată la doi ani după aceea, actualizează lista pentru a reatribui companiile de transport maritim unei alte autorități de administrare, după caz, sau pentru a include companiile de transport maritim care au desfășurat ulterior una dintre activitățile maritime menționate în anexa I care intră în domeniul de aplicare definit la articolul 3g.

(3) Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a stabili normele detaliate privind administrarea companiilor de transport maritim de către autoritățile de administrare în temeiul prezentei directive. Actele de punere în aplicare respective se

adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 22a alineatul (2).

Articolul 3ge

Raportare și revizuire

(1) Comisia ia în considerare posibile modificări în legătură cu adoptarea de către Organizația Maritimă Internațională a unei măsuri globale bazate pe piață pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim. În cazul adoptării unei astfel de măsuri și, în orice caz, înainte de evaluarea la nivel global din 2028 și nu mai târziu de 30 septembrie 2028, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport în care examinează orice astfel de măsură. Dacă este cazul, ulterior prezentării raportului, Comisia poate prezenta Parlamentului European și Consiliului o propunere legislativă de modificare a prezentei directive.

(2) Comisia monitorizează punerea în aplicare a prezentului capitol și posibilele tendințe în ceea ce privește societățile care urmăresc să evite respectarea cerințelor prezentei directive. Dacă este cazul, Comisia propune măsuri de prevenire a unei astfel de situații.”;

(7) Articolul 3h se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 3h

Domeniu de aplicare

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

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

„(e) obligația de a restitui cote care corespund emisiilor totale ale instalației în fiecare an calendaristic, conform verificărilor efectuate în conformitate cu articolul 15, în termen de patru luni de la sfârșitul anului în cauză.”;

(9) Articolul 8 se modifică după cum urmează:

(a) sintagma „a Parlamentului European și a Consiliului (1)” și nota de subsol (1) se elimină;

(b) se adaugă următorul paragraf:

(c) „Comisia revizuieste eficacitatea sinergiilor cu Directiva 2010/75/UE. Este necesar ca autorizațiile relevante în domeniul mediului și al climei să fie coordonate pentru a asigura executarea eficientă și mai rapidă a măsurilor necesare în vederea îndeplinirii obiectivelor UE în materie de climă și energie. Comisia poate prezenta un raport Parlamentului European și Consiliului în contextul oricărei revizuii viitoare a prezentei directive.”;

(10) La articolul 9, se adaugă următorul paragraf:

„În [anul următor intrării în vigoare a prezentei modificări], cantitatea de certificate la nivelul Uniunii se reduce cu [-- milioane de certificate (*a se stabili în funcție de anul intrării în vigoare*)]. În același an, cantitatea de certificate la nivelul Uniunii se majorează cu 79 de milioane de certificate pentru transportul maritim. Începând cu [anul următor intrării în vigoare a prezentei modificări], factorul linear este de 4,2 %.

Comisia publică cantitatea de certificate la nivelul Uniunii în termen de trei luni de la [a se introduce data intrării în vigoare a modificării].”;

(11) Articolul 10 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1), al treilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„2 % din cantitatea totală de certificate pentru perioada 2021-2030 vor fi licitate pentru a institui un fond pentru îmbunătățirea eficienței energetice și modernizarea sistemelor energetice ale anumitor state membre („statele membre beneficiare”), astfel cum se prevede la articolul 10d (denumit în continuare «fondul pentru modernizare»). Statele membre beneficiare ale acestui volum de certificate sunt statele membre cu un PIB pe cap de locuitor la prețurile pieței mai mic de 60 % din media Uniunii în 2013. Fondurile corespunzătoare acestei cantități de certificate se distribuie în conformitate cu partea A din anexa IIb.

În plus, 2,5 % din cantitatea totală de certificate pentru perioada [anul următor intrării în vigoare a directivei]-2030 sunt scoase la licitație pentru Fondul pentru modernizare. Statele membre beneficiare ale acestui volum de certificate sunt statele membre cu un PIB pe cap de locuitor la prețurile pieței mai mic de 65 % din media Uniunii în perioada 2016-2018. Fondurile corespunzătoare acestei cantități de certificate se distribuie în conformitate cu partea B din anexa IIb.”;

(b) la alineatul (3), prima și a doua teză se înlocuiesc cu următorul text:

„(3) Statele membre determină destinația veniturilor obținute în urma licitării cotelor, cu excepția veniturilor stabilite ca resurse proprii în conformitate cu articolul 311 alineatul (3) din TFUE și incluse în bugetul Uniunii. Statele membre utilizează veniturile provenite din licitarea cotelor menționată la alineatul (2), cu excepția veniturilor utilizate pentru compensarea costurilor indirecte ale emisiilor de dioxid de carbon menționate la articolul 10a alineatul (6), în unul sau mai multe dintre următoarele scopuri:”;

(c) la alineatul (3), litera (h) se înlocuiește cu următorul text:

„(h) măsuri destinate îmbunătățirii eficienței energetice, extinderii sistemelor centralizate de termoficare și îmbunătățirii izolării termice a locuințelor sau acordării de sprijin financiar pentru soluționarea aspectelor sociale în ceea ce privește gospodăriile cu venituri mici și mijlocii, inclusiv prin reducerea impozitelor cu potențial perturbator;”;

(d) la alineatul (4), prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a completa prezenta directivă în ceea ce privește calendarul, gestionarea și alte aspecte ale licitațiilor, inclusiv în ceea ce privește modalitățile de transfer a unei părți din venituri către bugetul Uniunii, astfel încât acestea să se desfășoare în mod deschis, transparent, armonizat și nediscriminatoriu.”;

(12) Articolul 10a se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se modifică după cum urmează:

(i) după al doilea paragraf se introduc următoarele două paragrafe:

„În cazul instalațiilor care fac obiectul obligației de efectuare a unui audit energetic în temeiul articolului 8 alineatul (4) din Directiva 2012/27/UE a Parlamentului European și a Consiliului (*) [trimiterea la articol urmează să fie actualizată cu directiva revizuită], alocarea cu titlu gratuit se acordă integral numai dacă recomandările din raportul de audit sunt puse în aplicare, în măsura în care perioada de recuperare pentru investițiile relevante nu depășește cinci ani și costurile investițiilor respective sunt proporționale. În caz contrar, volumul alocărilor cu titlu gratuit se reduce cu 25 %. Volumul alocărilor cu titlu gratuit nu se reduce în cazul în care un operator demonstrează că a pus în aplicare alte măsuri care conduc la reduceri ale emisiilor de gaze cu efect de seră echivalente cu cele recomandate în raportul de audit. Măsurile menționate la primul paragraf se ajustează în consecință.

Se interzice alocarea cu titlu gratuit în cazul instalațiilor din sectoare sau subsectoare care fac obiectul altor măsuri de contracarare a riscului de relocare a emisiilor de dioxid de carbon, astfel cum se prevede în Regulamentul (UE) [.../..]. [trimitere la Regulamentul CBAM](**). Măsurile menționate la primul paragraf se ajustează în consecință.

(*) Directiva 2012/27/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 octombrie 2012 privind eficiența energetică, de modificare a Directivelor 2009/125/CE și 2010/30/UE și de abrogare a Directivelor 2004/8/CE și 2006/32/CE (JO L 315, 14.11.2012, p. 1).

(**) [trimitere completă la Regulamentul CBAM].”;

(ii) la sfârșitul celui de al treilea paragraf, se adaugă următoarea teză:

„Pentru a oferi stimulente suplimentare pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și îmbunătățirea eficienței energetice, criteriile de referință ex ante stabilite la nivelul Uniunii sunt revizuite înainte de perioada 2026-2030, în vederea unei eventuale modificări a definițiilor și a limitelor sistemului în legătură cu criteriile de referință existente pentru produse.”;

(b) se introduce alineatul (1a), după cum urmează:

„(1a) Se interzice alocarea cu titlu gratuit în legătură cu producția acelor produse enumerate în anexa I la Regulamentul [CBAM] începând cu data aplicării mecanismului de ajustare la frontieră în funcție de carbon.

Prin derogare de la paragraful anterior, în primii ani de aplicare a Regulamentului [CBAM], producția acestor produse beneficiază de alocări cu titlu gratuit în cantități reduse. Se aplică un factor de reducere a alocării cu titlu gratuit pentru producția acestor produse (factor CBAM). Factorul CBAM este egal cu 100 % în perioada cuprinsă între intrarea în vigoare a [Regulamentului CBAM] și sfârșitul anului 2025, 90 % în 2026, urmând să fie redus cu 10 puncte procentuale în fiecare an pentru a ajunge la 0 % în al zecelea an.

Reducerea alocării cu titlu gratuit se calculează anual ca pondere medie a cererii de alocare cu titlu gratuit pentru producția produselor enumerate în anexa I la Regulamentul [CBAM] în raport cu cererea totală de alocare cu titlu

gratuit calculată pentru toate instalațiile, pentru perioada relevantă menționată la articolul 11 alineatul (1). Se aplică factorul CBAM.

CertIFICATELE care rezultă din reducerea alocării cu titlu gratuit sunt puse la dispoziție pentru sprijinirea inovării în conformitate cu articolul 10a alineatul (8).”;

(c) alineatul (2) se modifică după cum urmează:

(i) la al treilea paragraf, litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) Pentru perioada 2026-2030, valorile de referință se stabilesc în același mod ca la literele (a) și (d) pe baza informațiilor transmise în temeiul articolului 11 pentru anii 2021 și 2022 și pe baza aplicării ratei anuale de reducere pentru fiecare an între 2008 și 2028.”;

(iii) la al treilea paragraf, se adaugă următoarea literă (d):

„(d) Atunci când rata anuală de reducere depășește 2,5 % sau este sub 0,2 %, valorile de referință pentru perioada 2026-2030 sunt valorile de referință aplicabile pentru perioada 2013-2020 reduse cu oricare dintre cele două rate procentuale menționate care este relevantă cu privire la fiecare an între 2008 și 2028.”;

(iv) al patrulea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Prin derogare de la valorile de referință pentru compuși aromatici și gaze de sinteză, valorile respective de referință se ajustează prin aplicarea aceluiași procentaj ca în cazul valorilor de referință ale rafinăriilor, în scopul menținerii unor condiții de concurență echitabile pentru producătorii produselor respective.”;

(d) alineatele (3) și (4) se elimină;

(e) la alineatul (6), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Statele membre ar trebui să adopte măsuri financiare în conformitate cu al doilea și al patrulea paragraf în favoarea sectoarelor sau a subsectoarelor care sunt expuse unui risc real de relocare a emisiilor de dioxid de carbon din cauza costurilor indirecte semnificative care sunt suportate efectiv de pe urma costurilor emisiilor de gaze cu efect de seră transferate în prețul energiei electrice, cu condiția ca astfel de măsuri financiare să fie în conformitate cu normele privind ajutorul de stat, în special să nu producă denaturări nejustificate ale concurenței pe piața internă. Măsurile financiare adoptate nu trebuie să compenseze costurile indirecte acoperite de alocarea cu titlu gratuit în conformitate cu criteriile de referință stabilite în temeiul alineatului (1). În cazul în care un stat membru cheltuiește un quantum mai mare decât echivalentul a 25 % din veniturile obținute în urma licitării certificatelor de emisii pentru anul în care au fost suportate costurile indirecte, acesta precizează motivele depășirii quantumului respectiv.”;

(f) la alineatul (7), al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Începând cu 2021, certificatele care, în temeiul alineatelor (19), (20) și (22), nu sunt alocate instalațiilor se adaugă la quantumul de certificate rezervate în conformitate cu prima teză de la primul paragraf de la prezentul alineat.”;

(g) alineatul (8) se înlocuiește cu următorul text:

„(8) 365 de milioane de certificate din cantitatea care ar putea fi altfel alocată cu titlu gratuit în temeiul prezentului articol și 85 de milioane de certificate din cantitatea care ar putea fi altfel alocată în temeiul articolului 10, precum și certificatele care rezultă din reducerea alocării cu titlu gratuit menționată la articolul 10a alineatul (1a) devin disponibile pentru un fond al cărui obiectiv este sprijinirea inovării în domeniul tehnologiilor și al proceselor industriale cu emisii scăzute de dioxid de carbon, contribuind la obiectivele de reducere la zero a poluării («Fondul pentru inovare»). Certificatele care nu sunt emise operatorilor de aeronave ca urmare a închiderii acestora și care nu sunt necesare pentru a acoperi orice deficit de restituiri de către operatorii respectivi se utilizează, de asemenea, pentru sprijinirea inovării, astfel cum se menționează la primul paragraf.

În plus, 50 de milioane de certificate nealocate din rezerva pentru stabilitatea pieței completează eventualele venituri rămase din cele 300 de milioane de certificate disponibile în perioada 2013-2020 în temeiul Deciziei 2010/670/UE(*) a Comisiei și se utilizează în timp util pentru sprijinirea inovării, astfel cum se menționează la primul paragraf. În plus, veniturile alocate externe menționate la articolul 21 alineatul (2) din Regulamentul (UE) [FuelEU în domeniul maritim] se alocă Fondului pentru inovare și se execută în conformitate cu prezentul alineat.

Fondul pentru inovare vizează în mod specific sectoarele enumerate în anexele I și III, inclusiv captarea și utilizarea carbonului în condiții de siguranță pentru mediu («CUC») care contribuie substanțial la diminuarea schimbărilor climatice, precum și produsele care le înlocuiesc pe cele generatoare de emisii puternice de dioxid de carbon produse în sectoarele enumerate în anexa I și contribuie la stimularea elaborării și a funcționării proiectelor care au ca scop captarea și stocarea geologică a CO₂ («CSC») în condiții de siguranță pentru mediu, precum și a tehnologiilor inovatoare din domeniul energiei din surse regenerabile și al stocării energiei, în puncte echilibrate geografic. Fondul pentru inovare poate sprijini, de asemenea, tehnologii și infrastructuri inovatoare revoluționare pentru decarbonizarea sectorului maritim și pentru producția de combustibili cu emisii scăzute și cu zero emisii de carbon în aviație, transportul feroviar și transportul rutier. Trebuie să se acorde o atenție specială proiectelor din sectoarele vizate de [Regulamentul CBAM] în vederea sprijinirii inovării în domeniul tehnologiilor cu emisii reduse de dioxid de carbon, al CUC, al CSC, al energiei din surse regenerabile și al stocării energiei, într-un mod care să contribuie la atenuarea schimbărilor climatice.

Sunt eligibile proiecte care vizează teritoriul tuturor statelor membre, inclusiv proiecte de mici dimensiuni. Tehnologiile care beneficiază de sprijin trebuie să fie inovatoare și să nu fie încă viabile din punct de vedere comercial în absența sprijinului, însă trebuie să reprezinte soluții revoluționare sau să fie suficient de mature pentru a putea fi puse în aplicare la scară precomercială.

Comisia se asigură că certificatele destinate Fondului pentru inovare se licitează în conformitate cu principiile și modalitățile descrise la articolul 10 alineatul (4). Veniturile obținute în urma licitării certificatelor de emisii constituie venituri alocate externe în conformitate cu articolul 21 alineatul (5) din Regulamentul financiar. Angajamentele bugetare pentru acțiuni care

depășesc un exercițiu financiar se pot repartiza pe mai multe exerciții financiare în tranșe anuale.

Proiectele se selectează pe baza unor criterii transparente și obiective, ținând seama, după caz, de măsura în care proiectele contribuie la reducerea emisiilor mult sub valorile de referință menționate la alineatul (2). Proiectele trebuie să aibă potențialul de a fi aplicate pe scară largă sau de a diminua semnificativ costurile tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon pentru sectoarele în cauză. Proiectele care implică CUC trebuie să asigure o reducere netă a emisiilor și evitarea sau stocarea permanentă a CO₂. În cazul granturilor acordate prin cereri de propuneri, se pot sprijini până la 60 % din costurile relevante ale proiectelor, din care până la 40 % nu trebuie să depindă de evitarea verificată a emisiilor de gaze cu efect de seră, cu condiția atingerii unor obiective prestabilite, ținându-se seama de tehnologia utilizată. În cazul sprijinului acordat prin proceduri de licitare concurențială și în cazul asistenței tehnice, pot fi sprijinite până la 100 % din costurile relevante ale proiectelor.

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a completa prezenta directivă în privința normelor legate de funcționarea Fondului pentru inovare, inclusiv procedura și criteriile de selecție, sectoarele eligibile și cerințele tehnologice pentru diferitele tipuri de sprijin.

Prin mecanismul prevăzut de prezentul alineat nu este sprijinit niciun proiect care depășește 15 % din totalul certificatelor disponibile în acest scop. Aceste certificate se iau în considerare în conformitate cu alineatul (7).”;

(*) Decizia 2010/670/UE a Comisiei din 3 noiembrie 2010 de stabilire a criteriilor și măsurilor pentru finanțarea proiectelor demonstrative comerciale care vizează captarea și stocarea geologică a CO₂ în condiții de siguranță din punct de vedere al mediului, precum și a proiectelor demonstrative de tehnologii inovatoare în domeniul energiei din surse regenerabile, în cadrul sistemului de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în Comunitate, stabilit prin Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 290, 6.11.2010, p. 39).

(h) la alineatul (19), prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„(19) Se interzice alocarea de certificate cu titlu gratuit unei instalații care și-a încetat activitatea.”;

(i) se introduce următorul alineat (22):

„(22) În cazul în care sunt necesare corecții ale alocărilor cu titlu gratuit acordate în conformitate cu articolul 11 alineatul (2), acestea se realizează cu certificate din sau prin adăugarea de certificate la cuantumul de certificate rezervate în conformitate cu alineatul (7) de la prezentul articol.”;

(13) La articolul 10c, alineatul (7) se înlocuiește cu următorul text:

„Statele membre impun instalațiilor producătoare de energie electrică și operatorilor de rețele să prezinte, până la data de 28 februarie a fiecărui an, un raport referitor la punerea în aplicare a investițiilor lor selectate, incluzând soldul alocării cu titlu gratuit și cheltuielile de investiții suportate, precum și tipurile de investiții sprijinite. Statele membre transmit Comisiei rapoarte în acest sens, iar Comisia le publică.”;

(14) Articolul 10d se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1), primul și al doilea paragraf se înlocuiesc cu următorul text:

„(1) Pentru perioada 2021-2030, se instituie un fond pentru a sprijini investițiile propuse de statele membre beneficiare, inclusiv finanțarea proiectelor de mică anvergură, pentru modernizarea sistemelor energetice și îmbunătățirea eficienței energetice («Fondul pentru modernizare»). Fondul pentru modernizare este finanțat prin scoaterea certificatelor la licitație, astfel cum este prevăzut la articolul 10, pentru statele membre beneficiare prevăzute de acesta.

Investițiile care beneficiază de sprijin trebuie să fie conforme cu obiectivele prezentei directive, cu obiectivele exprimate în Comunicarea Comisiei din 11 decembrie 2019 privind Pactul verde european (*) și Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului (**), precum și cu obiectivele pe termen lung exprimate în Acordul de la Paris. Nu se acordă niciun sprijin din Fondul pentru modernizare unităților producătoare de energie care utilizează combustibili fosili.”;

(*) COM(2019) 640 final/3.

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

(b) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Cel puțin 80 % din resursele financiare din Fondul pentru modernizare se utilizează pentru a sprijini investițiile în următoarele acțiuni:

- (a) producția și utilizarea energiei electrice din surse regenerabile;
- (b) încălzirea și răcirea din surse regenerabile;
- (c) îmbunătățirea eficienței energetice din perspectiva cererii, inclusiv în domeniul transporturilor, al construcțiilor, al agriculturii și al deșeurilor;
- (d) stocarea energiei și modernizarea rețelelor energetice, inclusiv a conductelor centralelor de termoficare și a rețelelor pentru transportul de electricitate, precum și creșterea interconectărilor dintre statele membre;
- (e) sprijinirea gospodăriilor cu venituri mici, inclusiv în zonele rurale și îndepărtate, pentru combaterea sărăciei energetice și pentru modernizarea sistemelor de încălzire ale acestora și
- (f) o tranziție justă în regiunile dependente de emisiile de dioxid de carbon din statele membre beneficiare, astfel încât să se sprijine realocarea, recalificarea și îmbunătățirea competențelor lucrătorilor, educația, inițiativele legate de căutarea unui loc de muncă și start-upurile, în dialog cu partenerii sociali.”;

(15) Articolul 12 se modifică după cum urmează:

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

„(2) Statele membre garantează recunoașterea cotelor emise de o autoritate competentă din alt stat membru în scopul îndeplinirii de către un operator, un operator de aeronave sau o companie de transport maritim a obligațiilor prevăzute la alineatul (3)”;

(b) alineatul (2a) se elimină;

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

„(3) Statele membre, statele membre de administrare și autoritățile de administrare ale unei companii de transport maritim se asigură că, până la 30 aprilie a fiecărui an:

(a) operatorul fiecărei instalații restituie un număr de cote egal cu totalul emisiilor instalației în cauză pe parcursul anului calendaristic anterior, potrivit verificării efectuate în conformitate cu articolul 15;

(b) fiecare operator de aeronave restituie un număr de cote egal cu totalul emisiilor sale pe parcursul anului calendaristic anterior, potrivit verificării efectuate în conformitate cu articolul 15;

(c) fiecare companie de transport maritim restituie un număr de cote egal cu totalul emisiilor sale pe parcursul anului calendaristic anterior, potrivit verificării efectuate în conformitate cu articolul 3gc.

Statele membre, statele membre de administrare și autoritățile de administrare ale unei companii de transport maritim se asigură că, ulterior, cotele restituite în temeiul primului paragraf sunt anulate.”;

(d) la alineatul (3-a), prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„(3-a) În cazul în care este necesar și atât timp cât este necesar pentru a proteja integritatea de mediu a sistemului EU ETS, operatorilor, operatorilor de aeronave și companiilor de transport maritim din cadrul EU ETS li se interzice utilizarea certificatelor emise de un stat membru cu privire la care există obligații ale operatorilor de aeronave, ale companiilor de transport maritim și ale altor operatori care au devenit caduce.”;

(e) se introduce alineatul (3b), după cum urmează:

„(3b) Obligația de restituire nu se aplică în ceea ce privește emisiile de gaze cu efect de seră în legătură cu care se consideră că au fost captate și utilizate pentru a deveni legate chimic în mod permanent într-un produs, astfel încât să nu intre în atmosferă în condiții normale de utilizare.

Comisia adoptă acte de punere în aplicare privind cerințele în baza cărora se consideră că gazele cu efect de seră au devenit legate chimic în mod permanent într-un produs, astfel încât să nu intre în atmosferă în condiții normale de utilizare.

Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 22a alineatul (2).”;

(16) La articolul 14 alineatul (1) primul paragraf, se adaugă următoarea teză:

„Actele de punere în aplicare respective aplică criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru utilizarea biomasei stabilite prin Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului (*), cu toate ajustările necesare în ceea ce privește aplicarea în temeiul prezentei directive, pentru

ca biomasei respective să i se aplice un factor de emisie zero. Acestea precizează modalitatea de contabilizare a stocării emisiilor provenite dintr-o combinație de surse cu factor de emisie zero și surse cărora nu li se aplică un factor de emisie zero. De asemenea, actele respective precizează modalitatea de contabilizare a emisiilor generate de combustibili de origine nebiologică produși din surse regenerabile și de combustibili pe bază de carbon reciclat, asigurându-se că aceste emisii sunt contabilizate și evitându-se dubla contabilizare.”;

(*) 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).”;

(17) Titlul capitolului IV se înlocuiește cu următorul text:

**„DISPOZIȚII APLICABILE AVIAȚIEI, TRANSPORTULUI MARITIM ȘI
INSTALAȚIILOR STAȚIONARE”.**

(18) Articolul 16 se modifică după cum urmează:

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

„(2) Statele membre asigură publicarea numelor operatorilor, ale operatorilor de aeronave și ale companiilor de transport maritim care încalcă cerințele privind restituirea unui număr suficient de cote în temeiul prezentei directive.”;

(b) se introduce următorul alineat (3a):

„(3a) Sancțiunile prevăzute la alineatul (3) se aplică, de asemenea, companiilor de transport maritim.”;

(c) se introduce următorul alineat (11a):

„(11a) În cazul unei companii de transport maritim care nu a respectat cerințele de restituire pentru două sau mai multe perioade de raportare consecutive și în cazul în care alte măsuri de executare nu au asigurat respectarea acestora, după ce i-a acordat companiei de transport maritim în cauză posibilitatea de a-și prezenta observațiile, autoritatea competentă a statului membru din portul de intrare poate emite un ordin de expulzare, care este notificat Comisiei, Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (EMSA), celorlalte state membre și statului de pavilion în cauză. Ca urmare a emiterii unui astfel de ordin de expulzare, orice stat membru, cu excepția statului membru al cărui pavilion îl arborează nava respectivă, refuză intrarea navelor aflate în responsabilitatea companiei de transport maritim în cauză în oricare dintre porturile sale până la îndeplinirea de către societate a obligațiilor de restituire ce îi revin în conformitate cu articolul 12. În cazul în care nava arborează pavilionul unui stat membru, după ce i-a acordat societății în cauză posibilitatea de a-și prezenta observațiile, statul membru respectiv dispune reținerea navei până când compania de transport maritim își îndeplinește obligațiile. Prezentul alineat nu aduce atingere normelor maritime internaționale aplicabile în cazul navelor aflate în pericol.”;

(19) Articolul 18b se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 18b

Asistență din partea Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă și a altor organizații relevante

Pentru a-și îndeplini obligațiile care îi revin în temeiul articolului 3c alineatul (4), al articolului 3f, al articolului 3gb, al articolului 3gc, al articolului 3gd, al articolului 3ge și al articolului 18a, Comisia și autoritățile de administrare pot solicita asistența Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă sau a unei alte organizații relevante și pot încheia, în acest scop, orice acorduri corespunzătoare cu organizațiile în cauză.”;

(20) La articolul 30 alineatul (2), se adaugă următoarea teză:

„Măsurile aplicabile sectoarelor care fac obiectul mecanismului de ajustare la frontieră în funcție de carbon sunt reexamineate în contextul aplicării Regulamentului xxx [trimitere la Regulamentul CBAM].”;

(21) După articolul 30, se introduce următorul capitol IVa:

„CAPITOLUL IVa

**SISTEMUL DE COMERCIALIZARE A CERTIFICATELOR DE EMISII PENTRU
SECTORUL CONSTRUCȚIILOR ȘI TRANSPORTUL RUTIER**

Articolul 30a

Domeniu de aplicare

Dispozițiile prezentului capitol se aplică emisiilor, permiselor de emisie de gaze cu efect de seră, emiterii și restituirii certificatelor, precum și monitorizării, raportării și verificării activității menționate în anexa III. Prezentul capitol nu se aplică emisiilor care fac obiectul capitolelor II, IIa și III.

Articolul 30b

Permise de emisie de gaze cu efect de seră

- (1) Statele membre se asigură că, de la 1 ianuarie 2025, nicio entitate reglementată nu realizează activitatea menționată în anexa III, cu excepția cazurilor în care entitatea reglementată respectivă deține un permis eliberat de o autoritate competentă în conformitate cu alineatele (2) și (3).
- (2) O cerere înaintată autorității competente de către entitatea reglementată în conformitate cu alineatul (1) pentru eliberarea unui permis de emisie de gaze cu efect de seră în temeiul prezentului capitol trebuie să cuprindă cel puțin o descriere a:
 - (a) entității reglementate;
 - (b) tipului de combustibili pe care îi eliberează pentru consum și care sunt utilizați pentru ardere în sectorul construcțiilor și al transportului rutier, astfel cum sunt definiți în anexa III, precum și a mijloacelor prin care acești combustibili sunt eliberați pentru consum;
 - (c) utilizării finale a (utilizărilor finale ale) combustibililor eliberați pentru consum pentru activitatea menționată în anexa III;

- (d) măsurilor planificate pentru monitorizarea și raportarea emisiilor în conformitate cu actele menționate la articolele 14 și 30f;
 - (e) un rezumat netehnic al informațiilor furnizate la literele (a)-(d).
- (3) Autoritatea competentă eliberează permise de emisie de gaze cu efect de seră prin care se autorizează entitatea reglementată menționată la alineatul (1) pentru desfășurarea activității menționate în anexa III, în cazul în care autoritatea competentă a stabilit că entitatea respectivă poate monitoriza și raporta emisiile corespunzătoare cantităților de combustibili eliberați pentru consum în conformitate cu anexa III.
- (4) Permisele de emisie de gaze cu efect de seră conțin cel puțin următoarele elemente:
- (f) denumirea și adresa entității reglementate;
 - (g) o descriere a mijloacelor prin care entitatea reglementată eliberează combustibilii pentru consum în sectoarele vizate de prezentul capitol;
 - (h) o listă a combustibililor eliberați pentru consum de către entitatea reglementată în sectoarele vizate de prezentul capitol;
 - (i) un plan de monitorizare care respectă cerințele actelor menționate la articolul 14;
 - (j) cerințele de raportare stabilite prin actele menționate la articolul 14;
 - (k) obligația de a restitui certificate emise în temeiul prezentului capitol, care corespund emisiilor totale din fiecare an calendaristic, conform verificărilor efectuate în conformitate cu articolul 15, în termen de patru luni de la sfârșitul anului în cauză.
- (5) Statele membre pot permite entităților reglementate să actualizeze planurile de monitorizare fără a modifica permisul. Entitățile reglementate prezintă autorității competente, în vederea aprobării, toate planurile de monitorizare actualizate.
- (6) Entitatea reglementată informează autoritatea competentă cu privire la orice modificări planificate privind natura activității sale sau combustibilii pe care îi eliberează pentru consum, care ar putea impune necesitatea actualizării permisului de emisie de gaze cu efect de seră. După caz, autoritatea competentă actualizează permisul în conformitate cu actele menționate la articolul 14. În cazul în care survine o modificare a identității entității reglementate în temeiul prezentului capitol, autoritatea competentă actualizează permisul astfel încât acesta să includă denumirea și adresa noii entități reglementate.

Articolul 30c

Cantitatea totală de certificate

- (1) Cantitatea de certificate emise anual la nivelul Uniunii în temeiul prezentului capitol începând din 2026 se diminuează linear începând cu 2024. Valoarea pentru 2024 se definește ca limită a emisiilor pentru 2024, calculată pe baza emisiilor de referință în temeiul articolului 4 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2018/842 al Parlamentului European și al Consiliului (*) pentru sectoarele vizate de prezentul

capitol și aplicând traiectoria de reducere liniară pentru toate emisiile care intră în domeniul de aplicare al regulamentului respectiv. Cantitatea se diminuează în fiecare an după 2024 cu un factor linear de reducere de 5,15 %. Până la 1 ianuarie 2024, Comisia publică cantitatea de certificate la nivelul Uniunii pentru anul 2026.

(2) Cantitatea de certificate emise anual la nivelul Uniunii în temeiul prezentului capitol începând din 2028 se diminuează linear începând cu 2025 pe baza emisiilor medii raportate în temeiul prezentului capitol pentru anii 2024-2026. Cantitatea de certificate se diminuează cu un factor linear de reducere de 5,43 %, cu excepția cazului în care se aplică condițiile de la punctul 1 din anexa IIIa, caz în care cantitatea se diminuează cu un factor linear de reducere ajustat în conformitate cu normele stabilite la punctul 2 din anexa IIIa. Până la 30 iunie 2027, Comisia publică cantitatea de certificate pentru anul 2028 la nivelul întregii Uniuni și, dacă este necesar, factorul linear de reducere ajustat.

(*) Regulamentul (UE) 2018/842 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind reducerea anuală obligatorie a emisiilor de gaze cu efect de seră de către statele membre în perioada 2021-2030 în vederea unei contribuții la acțiunile climatice de respectare a angajamentelor asumate în temeiul Acordului de la Paris și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013 (JO L 156, 19.6.2018, p. 26).

Articolul 30d

Licitarea certificatelor pentru activitatea menționată în anexa III

- (1) Începând cu 2026, certificatele care fac obiectul prezentului capitol se scot la licitație, cu excepția cazului în care sunt plasate în rezerva pentru stabilitatea pieței instituită prin Decizia (UE) 2015/1814. Certificatele care fac obiectul prezentului capitol se scot la licitație separat de certificatele care fac obiectul capitolelor II, IIa și III.
- (2) Licitarea certificatelor în temeiul prezentului capitol începe în 2026, cu un volum echivalent cu 130 % din volumul de certificate scoase la licitație pentru 2026, stabilit pe baza cantității de certificate la nivelul Uniunii pentru anul respectiv și a proporției și a volumului de certificate scoase la licitație în temeiul alineatelor (3), (5) și (6). Volumele suplimentare care urmează să fie scoase la licitație se utilizează numai pentru restituirea certificatelor în temeiul articolului 30e alineatul (2) și se deduc din volumele de certificate scoase la licitație pentru perioada 2028-2030. Condițiile pentru aceste licitații anticipate se stabilesc în conformitate cu alineatul (7) și cu articolul 10 alineatul (4).
În 2026, se constituie 600 de milioane de certificate care fac obiectul prezentului capitol în rezerva pentru stabilitatea pieței în temeiul articolului 1a alineatul (3) din Decizia (UE) 2015/1814.
- (3) 150 de milioane de certificate emise în temeiul prezentului capitol se scot la licitație și toate veniturile provenite din aceste licitații sunt puse la dispoziția Fondului pentru inovare instituit în temeiul articolului 10a alineatul (8). Articolul 10a alineatul (8) se aplică certificatelor menționate la prezentul alineat.

- (4) Cantitatea totală de certificate care fac obiectul prezentului capitol după deducerea cantităților stabilite la alineatul (3) se scoate la licitație de către statele membre și se distribuie între acestea în proporții identice cu partea din emisiile de referință prevăzută la articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2018/842 pentru sectoarele vizate de prezentul capitol pentru media perioadei 2016-2018 a statului membru în cauză.
- (5) Statele membre determină destinația veniturilor obținute în urma licitării certificatelor menționate la alineatul (4), cu excepția veniturilor stabilite ca resurse proprii în conformitate cu articolul 311 alineatul (3) din TFUE și incluse în bugetul Uniunii. Statele membre își utilizează veniturile pentru una sau mai multe dintre activitățile menționate la articolul 10 alineatul (3) sau în legătură cu una sau mai multe dintre următoarele măsuri:
- (a) măsuri menite să contribuie la decarbonizarea încălzirii și răcirii clădirilor sau la reducerea nevoilor energetice ale clădirilor, inclusiv integrarea energiilor din surse regenerabile și măsuri conexe în conformitate cu articolul 7 alineatul (11), articolul 12 și articolul 20 din Directiva 2012/27/UE [trimiterile urmează să fie actualizate cu directiva revizuită], precum și măsuri de acordare de sprijin financiar pentru gospodăriile cu venituri reduse din clădirile cu cele mai slabe performanțe;
- (b) măsuri menite să accelereze adoptarea de vehicule cu emisii zero sau să ofere sprijin financiar pentru instalarea unei infrastructuri de realimentare și reîncărcare complet interoperabile pentru vehiculele cu emisii zero sau măsuri de încurajare a trecerii la forme de transport public și de îmbunătățire a multimodalității sau de acordare de sprijin financiar pentru abordarea aspectelor de ordin social în legătură cu utilizatorii serviciilor de transport cu venituri mici și mijlocii.

Statele membre utilizează o parte din veniturile obținute în urma licitării certificatelor de emisii în conformitate cu prezentul articol pentru abordarea aspectelor de ordin social ale comercializării certificatelor de emisii în temeiul prezentului capitol, acordând o atenție specială gospodăriilor și microîntreprinderilor vulnerabile, precum și utilizatorilor vulnerabili ai serviciilor de transport, astfel cum sunt definite acestea în Regulamentul (UE) 20.../nn [Regulamentul privind Fondul pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice.](*). În cazul în care un stat membru transmite Comisiei un [plan pentru atenuarea impactului social al acțiunilor climatice] în temeiul respectivului regulament, statul membru utilizează veniturile respective, printre altele, pentru a finanța planul respectiv.

Se consideră că statele membre au îndeplinit dispozițiile prezentului alineat în cazul în care acestea au instituit și pun în aplicare politici de sprijin financiar sau fiscal sau politici de reglementare pentru impulsivarea sprijinului financiar, stabilite în scopurile prezentate la primul paragraf și care au o valoare echivalentă cu veniturile obținute în urma licitării certificatelor de emisii menționate în prezentul capitol.

Statele membre informează Comisia privind utilizarea veniturilor și privind acțiunile întreprinse în conformitate cu prezentul alineat, incluzând aceste informații în rapoartele prezentate în temeiul Regulamentului (UE) 2018/1999 al Parlamentului European și al Consiliului (**).

- (6) Articolul 10 alineatul (4) și articolul 10 alineatul (5) se aplică certificatelor emise în temeiul prezentului capitol.

(*) Regulamentul (UE) 2018/1999 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2018 privind guvernarea uniunii energetice și a acțiunilor climatice, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 663/2009 și (CE) nr. 715/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivelor 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE și 2013/30/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivelor 2009/119/CE și (UE) 2015/652 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 328, 21.12.2018, p. 1).

(**) [a se introduce trimiterea]

Articolul 30e

Transferul, restituirea și anularea certificatelor

- (1) Articolul 12 se aplică emisiilor, entităților reglementate și certificatelor care fac obiectul prezentului capitol, cu excepția articolului 12 alineatele (2a), (3), (3a), alineatul (4) a treia și a patra teză și alineatul (5). În acest scop:
 - (a) orice trimitere la emisii se interpretează ca trimitere la emisiile care fac obiectul prezentului capitol;
 - (b) orice trimitere la operatorii de instalații se interpretează ca trimitere la entitățile reglementate în temeiul prezentului capitol;
 - (c) orice trimitere la certificate se interpretează ca trimitere la certificatele care fac obiectul prezentului capitol.
- (2) De la 1 ianuarie 2027, statele membre se asigură că, până la data de 30 aprilie a fiecărui an, entitatea reglementată restituie un număr de certificate în temeiul prezentului capitol egal cu totalul emisiilor corespunzătoare cantității de combustibili eliberate pentru consum în conformitate cu anexa III pe parcursul anului calendaristic anterior, potrivit verificării efectuate în conformitate cu articolele 15 și 30f, și că respectivele certificate sunt ulterior anulate.

Articolul 30f

Monitorizarea, raportarea, verificarea emisiilor și acreditarea

- (1) Articolele 14 și 15 se aplică emisiilor, entităților reglementate și certificatelor care fac obiectul prezentului capitol. În acest scop:
 - (a) orice trimitere la emisii se interpretează ca trimitere la emisiile care fac obiectul prezentului capitol;
 - (b) orice trimitere la activitatea menționată în anexa I se interpretează ca trimitere la activitatea menționată în anexa III;
 - (c) orice trimitere la operatori se interpretează ca trimitere la entitățile reglementate în temeiul prezentului capitol;

- (d) orice trimitere la certificate se interpretează ca trimitere la certificatele care fac obiectul prezentului capitol.
- (2) Statele membre se asigură că fiecare entitate reglementată monitorizează, pentru fiecare an calendaristic începând cu 2025, emisiile corespunzătoare cantităților de combustibili eliberate pentru consum în conformitate cu anexa III. De asemenea, statele membre se asigură că fiecare entitate reglementată raportează aceste emisii autorității competente în anul următor, începând din 2026, în conformitate cu actele menționate la articolul 14 alineatul (1).
- (3) Statele membre se asigură că fiecare entitate reglementată care deține un permis în conformitate cu articolul 30b la 1 ianuarie 2025 raportează emisiile istorice pentru anul 2024 până la 30 martie 2025.
- (4) Statele membre se asigură că entitățile reglementate sunt în măsură să identifice și să documenteze în mod fiabil și precis, pentru fiecare tip de combustibil, volumele exacte de combustibil eliberate pentru consum care sunt utilizate pentru ardere în sectorul construcțiilor și al transportului rutier, astfel cum sunt identificate în anexa III, precum și destinația finală a combustibililor eliberați pentru consum de către entitățile reglementate. Statele membre trebuie să ia măsuri corespunzătoare pentru a evita orice risc de dublă contabilizare a emisiilor care fac obiectul prezentului capitol și a celor care fac obiectul capitolelor II, IIa și III. Normele detaliate pentru evitarea dublei contabilizări se adoptă în conformitate cu articolul 14 alineatul (1).
- (5) Principiile de monitorizare și de raportare a emisiilor care fac obiectul prezentului capitol sunt prevăzute în anexa IV partea C.
- (6) Criteriile de verificare a emisiilor care fac obiectul prezentului capitol sunt prevăzute în anexa V partea C.

Articolul 30g

Administrare

Articolul 13, articolul 15a, articolul 16 alineatele (1), (2), (3), (4) și (12), articolul 17, articolul 18, articolul 19, articolul 20, articolul 21, articolul 22, articolul 22a, articolul 23 și articolul 29 se aplică emisiilor, entităților reglementate și certificatelor care fac obiectul prezentului capitol. În acest scop:

- (a) orice trimitere la emisii se interpretează ca trimitere la emisiile care fac obiectul prezentului capitol;
- (b) orice trimitere la operatori se interpretează ca trimitere la entitățile reglementate în temeiul prezentului capitol;
- (c) orice trimitere la certificate se interpretează ca trimitere la certificatele care fac obiectul prezentului capitol.

Articolul 30h

Măsuri de luat în eventualitatea creșterii excesive a prețurilor

- (1) În cazul în care, timp de mai mult de trei luni consecutive, prețul mediu al certificatelor în cadrul licitațiilor desfășurate în conformitate cu actul adoptat în temeiul articolului 10 alineatul (4) este mai mare decât dublul prețului mediu al certificatelor în cursul celor șase luni consecutive precedente în cadrul licitațiilor pentru certificatele care fac obiectul prezentului capitol, Comisia adoptă de urgență o decizie de scoatere din rezerva pentru stabilitatea pieței a 50 de milioane de certificate care fac obiectul prezentului capitol, în conformitate cu articolul 1a alineatul (7) din Decizia (UE) 2015/1814.
- (2) În cazul în care, timp de mai mult de trei luni consecutive, prețul mediu al certificatelor în cadrul licitațiilor desfășurate în conformitate cu actul adoptat în temeiul articolului 10 alineatul (4) este mai mare decât triplul prețului mediu al certificatelor în cursul celor șase luni consecutive precedente în cadrul licitațiilor pentru certificatele care fac obiectul prezentului capitol, Comisia adoptă de urgență o decizie de scoatere din rezerva pentru stabilitatea pieței a 150 de milioane de certificate care fac obiectul prezentului capitol, în conformitate cu articolul 1a alineatul (7) din Decizia (UE) 2015/1814.

Articolul 30i

Revizuirea prezentului capitol

Până la 1 ianuarie 2028, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport cu privire la punerea în aplicare a dispozițiilor prezentului capitol în legătură cu eficacitatea, administrarea și aplicarea lor practică, inclusiv cu privire la aplicarea normelor prevăzute în Decizia (UE) 2015/1814 și la utilizarea certificatelor din prezentul capitol în vederea îndeplinirii obligațiilor de conformitate ale entităților care fac obiectul capitolului II, IIA și III. Dacă este cazul, împreună cu acest raport, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului o propunere de modificare a prezentului capitol. Până la 31 octombrie 2031, Comisia trebuie să evalueze fezabilitatea integrării sectoarelor vizate de anexa III în sistemul de comercializare a certificatelor de emisii pentru sectoarele enumerate în anexa I la Directiva 2003/87/CE.”;

- (22) Anexele I, IIB, IV și V la Directiva 2003/87/CE se modifică în conformitate cu anexa I la prezenta directivă și, la Directiva 2003/87/CE, se adaugă anexele III, IIIA și IIIB, astfel cum se prevede în anexa I la prezenta directivă.

Articolul 2

Modificări aduse Deciziei (UE) 2015/1814

Decizia (UE) 2015/1814 se modifică după cum urmează:

- (1) Articolul 1 se modifică după cum urmează:
 - (a) la alineatul (4), a doua teză se înlocuiește cu următorul text:

„Numărul total de certificate aflate în circulație într-un an dat este numărul cumulativ de certificate emise și neplăse în rezervă în perioada de după

1 ianuarie 2008, inclusiv numărul de certificate care au fost emise în temeiul articolului 13 alineatul (2) din Directiva 2003/87/CE, astfel cum a fost în vigoare până la 18 martie 2018, în perioada respectivă și numărul drepturilor de utilizare a creditelor internaționale exercitate de către instalațiile industriale în temeiul schemei EU ETS în ceea ce privește emisiile de până la data de 31 decembrie a anului respectiv minus numărul cumulat de tone de emisii verificate generate de instalațiile industriale în cadrul schemei EU ETS între data de 1 ianuarie 2008 și data de 31 decembrie a aceluiași an și numărul oricăror certificate anulate în conformitate cu articolul 12 alineatul (4) din Directiva 2003/87/CE.”;

- (b) se introduce alineatul (4a), după cum urmează:

„(4a) Începând cu [anul următor intrării în vigoare a prezentei directive], calculul numărului total de certificate aflate în circulație include numărul de certificate emise pentru aviație și transportul maritim de la începutul anului respectiv, precum și numărul de certificate restituite de operatorii de aeronave și de operatorii de nave în ceea ce privește emisiile pentru care certificatele reprezintă unitățile care pot fi utilizate în legătură cu obligațiile în temeiul EU ETS.

Certificatele anulate în temeiul articolului 3ga din Directiva 2003/87/CE sunt considerate ca fiind emise în scopul calculării numărului total de certificate aflate în circulație.”;

- (c) alineatele (5) și (5a) se înlocuiesc cu următorul text:

„(5) În orice an dat, în cazul în care numărul total de certificate aflate în circulație este cuprins între 833 de milioane și 1 096 de milioane, se deduce din volumul certificatelor care urmează să fie scoase la licitație de statele membre în temeiul articolului 10 alineatul (2) din Directiva 2003/87/CE un număr de certificate egal cu diferența dintre numărul total de certificate aflate în circulație, astfel cum este stabilit în cea mai recentă publicare menționată la alineatul (4) din prezentul articol, și valoarea de 833 de milioane, care se plasează în rezervă pentru o perioadă de 12 luni începând cu 1 septembrie a anului respectiv. În cazul în care numărul total de certificate aflate în circulație depășește 1 096 de milioane de certificate, numărul de certificate care urmează să fie dedus din volumul certificatelor care urmează să fie scoase la licitație de statele membre în temeiul articolului 10 alineatul (2) din Directiva 2003/87/CE și care urmează să fie plasat în rezervă pentru o perioadă de 12 luni începând cu 1 septembrie a anului respectiv este egal cu 12 % din numărul total de certificate aflate în circulație. Prin derogare de la ultima teză, până la 31 decembrie 2030, procentul se dublează.

Fără a aduce atingere numărului total de certificate deduse în temeiul prezentului alineat, până la 31 decembrie 2030, certificatele menționate la articolul 10 alineatul (2) primul paragraf litera (b) din Directiva 2003/87/CE nu se iau în considerare la determinarea cotelor-părți cu care statele membre contribuie la acel număr total de certificate.

(5a) Cu excepția cazului în care se decide altfel în prima revizuire efectuată în conformitate cu articolul 3, începând cu 2023, certificatele păstrate în rezervă peste valoarea de 400 de milioane de certificate nu mai sunt valabile.”;

- (2) Se introduce următorul articol 1a:

Funcționarea rezervei pentru stabilitatea pieței pentru sectorul construcțiilor și cel al transportului rutier

- (1) Certificatele care fac obiectul capitolului IVa din Directiva 2003/87/CE se plasează într-o secțiune separată a rezervei instituită în temeiul articolului 1 din prezenta decizie și se scot din aceasta în conformitate cu normele prevăzute la prezentul articol.
- (2) Plasarea în rezervă în temeiul prezentului articol se aplică de la 1 septembrie 2027. Certificatele care fac obiectul capitolului IVa din Directiva 2003/87/CE se plasează și se păstrează în rezervă și se scot din aceasta separat de certificatele care fac obiectul articolului 1 din prezenta decizie.
- (3) Secțiunea menționată la alineatul (1) se instituie în 2026 în conformitate cu articolul 30d alineatul (2) al doilea paragraf din Directiva 2003/87/CE. La 1 ianuarie 2031, certificatele menționate la prezentul alineat care nu sunt eliberate din rezervă nu mai sunt valabile.
- (4) Comisia publică numărul total de certificate aflate în circulație care fac obiectul capitolului IVa din Directiva 2003/87/CE în fiecare an până la data de 15 mai a exercițiului următor, separat de numărul de certificate aflate în circulație în temeiul articolului 1 alineatul (4). Numărul total de certificate aflate în circulație în temeiul prezentului articol într-un an dat este numărul cumulat de certificate care fac obiectul capitolului IVa din Directiva 2003/87/CE emise în perioada începând cu 1 ianuarie 2026 minus numărul cumulat de tone de emisii verificate care fac obiectul capitolului IVa din Directiva 2003/87/CE pentru perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2026 și 31 decembrie din același an dat și orice certificate care fac obiectul capitolului IVa din Directiva 2003/87/CE anulate în conformitate cu articolul 12 alineatul (4) din Directiva 2003/87/CE. Prima publicare are loc până la 15 mai 2027.
- (5) În orice an dat, în cazul în care numărul total de certificate aflate în circulație, astfel cum este stabilit în cea mai recentă publicare menționată la alineatul (4) din prezentul articol, depășește 440 de milioane de certificate, 100 de milioane de certificate se deduc din volumul certificatelor care fac obiectul capitolului IVa care urmează să fie scoase la licitație de statele membre în temeiul articolului 30d din Directiva 2003/87/CE și se plasează în rezervă pe o perioadă de 12 luni începând cu data de 1 septembrie a anului respectiv.
- (6) În orice an dat, în cazul în care numărul total de certificate aflate în circulație este mai mic de 210 milioane, se scot din rezervă 100 de milioane de certificate care fac obiectul capitolului IVa, adăugându-se la volumul certificatelor care fac obiectul capitolului IVa și care urmează să fie scoase la licitație de statele membre în temeiul articolului 30d din Directiva 2003/87/CE. În cazul în care în rezervă se află mai puțin de 100 de milioane de certificate, toate certificatele se scot din rezervă în conformitate cu prezentul alineat.
- (7) Volumele care urmează să fie scoase din rezervă în conformitate cu articolul 30h din Directiva 2003/87/CE se adaugă la volumul certificatelor care fac obiectul capitolului IVa și care urmează să fie scoase la licitație de statele membre în temeiul articolului 30d din Directiva 2003/87/CE în termen

de trei luni de la punerea în aplicare a măsurii adoptate în temeiul articolului 30h din Directiva 2003/87/CE.

- (8) Articolul 1 alineatul (8) și articolul 3 se aplică certificatelor care fac obiectul capitolului IVa din Directiva 2003/87/CE.”

Articolul 3

Modificări aduse Regulamentului (UE) 2015/757

Regulamentul (UE) 2015/757 se modifică după cum urmează:

- (1) La articolul 3, se adaugă următoarele litere (q) și (r):
- „(q) «autoritate de administrare» înseamnă autoritatea de administrare a unei companii de transport maritim menționată la articolul 3gd din Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului*;
- (r) «date agregate privind emisiile la nivel de societate» înseamnă suma emisiilor de CO₂ care trebuie raportate de o societate în temeiul Directivei 2003/87/CE în ceea ce privește toate navele aflate în responsabilitatea sa în cursul perioadei de raportare.
- * 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).”;
- (2) La articolul 4, se adaugă următorul alineat (8):
- „(8) Societățile raportează datele agregate privind emisiile la nivel de societate în legătură cu navele aflate în responsabilitatea lor în cursul unei perioade de raportare în conformitate cu articolul 11a.”;
- (3) La articolul 5, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:
- „(2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a modifica metodele prevăzute în anexa I și regulile menționate în anexa II, pentru a lua în considerare revizuirile Directivei 2003/87/CE, regulile internaționale relevante, precum și standardele internaționale și europene. Comisia este împuternicită, de asemenea, să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a modifica anexele I și II în scopul de a perfecționa elementele metodelor de monitorizare prevăzute în anexele respective din perspectiva progreselor tehnologice și științifice și de a asigura funcționarea eficace a sistemului EU ETS stabilit în temeiul Directivei 2003/87/CE.”;
- (4) Articolul 6 se modifică după cum urmează:
- (a) alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:
- „(5) Societățile utilizează planuri de monitorizare standardizate, bazate pe formate-cadru; planurile de monitorizare se transmit cu ajutorul unor sisteme automatizate și al unor formate pentru schimbul de date. Aceste formate-cadru, inclusiv regulile tehnice pentru aplicarea lor uniformă și transferul automat, se stabilesc de către Comisie prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2).”;
- (b) se adaugă alineatele (6), (7) și (8), după cum urmează:

„(6) În termen de trei luni de la [data intrării în vigoare a Directivei EU ETS revizuite], societățile transmit autorității de administrare responsabile un plan de monitorizare pentru fiecare dintre navele lor care intră sub incidența prezentului regulament, plan care este evaluat mai întâi din perspectiva conformității cu prezentul regulament de către verficator.

(7) Fără a aduce atingere alineatului (6), în cazul navelor care intră sub incidența prezentului regulament pentru prima oară după intrarea în vigoare a [data intrării în vigoare a Directivei EU ETS revizuite], societățile transmit autorității de administrare responsabile un plan de monitorizare în conformitate cu cerințele prevăzute de prezentul regulament, fără întârzieri nejustificate și în cel mult trei luni de la prima escală a fiecărei nave într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru.

(8) În termen de doi ani de la intrarea în vigoare a [Directivei EU ETS revizuite], autoritățile de administrare responsabile aprobă planurile de monitorizare prezentate de societăți în conformitate cu normele stabilite în actele delegate adoptate de Comisie în temeiul celui de al doilea paragraf. Pentru navele care intră în domeniul de aplicare al [Directivei EU ETS revizuite] pentru prima dată după intrarea sa în vigoare, autoritatea de administrare responsabilă aprobă planul de monitorizare prezentat în termen de patru luni de la prima escală a navei într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru în conformitate cu normele prevăzute în actele delegate adoptate de Comisie în temeiul celui de al doilea paragraf.

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a completa prezentul regulament în ceea ce privește normele de aprobare a planurilor de monitorizare de către autoritățile de administrare.”;

(5) Articolul 7 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (4), a doua teză se înlocuiește cu următorul text:

„În urma evaluării, verficatorul notifică societatea dacă modificările respective sunt conforme. Societatea prezintă planul său de monitorizare modificat autorității de administrare responsabile de îndată ce a fost înștiințată de verficator cu privire la conformitatea planului de monitorizare.”;

(b) se adaugă următorul alineat (5):

„(5) Autoritatea de administrare aprobă modificările planului de monitorizare în temeiul alineatului (2) literele (a), (b), (c) și (d), în conformitate cu normele prevăzute în actele delegate adoptate de Comisie în temeiul celui de al doilea paragraf de la prezentul alineat.

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a completa prezentul regulament în ceea ce privește normele de aprobare a modificărilor aduse planurilor de monitorizare de către autoritățile de administrare.”;

(6) La articolul 10 primul paragraf, se adaugă următoarea literă (k):

„(k) emisiile totale agregate de CO₂ care trebuie raportate în temeiul Directivei 2003/87/CE în legătură cu activitățile de transport maritim.”;

(7) Se introduce următorul articol 11a:

„Articolul 11a

Raportarea și transmiterea datelor agregate privind emisiile la nivel de societate

- (1) Societățile determină datele agregate privind emisiile la nivel de societate în cursul unei perioade de raportare, pe baza datelor din raportul privind emisiile și din raportul menționat la articolul 11 alineatul (2) pentru fiecare navă care se afla în responsabilitatea lor în cursul perioadei de raportare, în conformitate cu normele prevăzute în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (4).
 - (2) Începând din 2024, societatea transmite autorității de administrare responsabile, până la data de 31 martie a fiecărui an, datele agregate privind emisiile la nivel de societate, care vizează emisiile din perioada de raportare care trebuie raportate în temeiul Directivei 2003/87/CE în legătură cu activitățile de transport maritim, în conformitate cu normele prevăzute în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (4), și care sunt verificate în conformitate cu capitolul III din prezentul regulament („datele agregate verificate privind emisiile la nivel de societate”).
 - (3) Autoritatea de administrare poate solicita societăților să prezinte datele agregate verificate privind emisiile la nivel de societate până la o dată anterioară datei de 31 martie, dar nu mai devreme de 28 februarie.
 - (4) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a completa prezentul regulament cu normele de monitorizare și de raportare a datelor agregate la nivel de societate și de transmitere a datelor agregate privind emisiile la nivel de societate către autoritatea de administrare.”;
- (8) Articolul 12 se modifică după cum urmează:
- (a) titlul se înlocuiește cu următorul text:
„Formatul raportului privind emisiile și al raportării datelor agregate privind emisiile la nivel de societate”;
 - (b) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:
„(1) Raportul privind emisiile și raportarea datelor agregate privind emisiile la nivel de societate se transmit cu ajutorul unor sisteme automatizate și al unor formate pentru schimbul de date, inclusiv al unor formate-cadru electronice.”;
- (9) Articolul 13 se modifică după cum urmează:
- (a) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:
„(2) Verificatorul evaluează conformitatea raportului privind emisiile și a raportului menționat la articolul 11 alineatul (2) cu cerințele prevăzute la articolele 8-12 și în anexele I și II.”;
 - (b) se adaugă următoarele alineate (5) și (6):
„(5) Verificatorul evaluează conformitatea datelor agregate privind emisiile la nivel de societate cu cerințele prevăzute în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (6).
În cazul în care verificatorul, oferind o asigurare rezonabilă în acest sens, concluzionează că datele agregate privind emisiile la nivel de societate nu conțin inexactități materiale, verificatorul emite un raport de verificare în care declară că datele agregate privind emisiile la nivel de societate au fost

considerate satisfăcătoare în conformitate cu normele prevăzute în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (6).

(6) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a completa prezentul regulament cu normele de verificare a datelor agregate privind emisiile la nivel de societate și de emiterie a raportului de verificare.”;

(10) Articolul 14 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (2), litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) calculele care au dus la determinarea emisiilor de CO₂ totale și a emisiilor agregate de CO₂ totale care trebuie raportate în temeiul Directivei 2003/87/CE în legătură cu activitățile de transport maritim;”;

(b) se adaugă următorul alineat (4):

„(4) Atunci când analizează verificarea datelor agregate privind emisiile la nivel de societate, verificatorul evaluează caracterul complet și coerența datelor raportate cu informațiile furnizate de societate, inclusiv cu rapoartele sale privind emisiile verificate și cu raportul menționat la articolul 11 alineatul (2).”;

(11) La articolul 15, se adaugă următorul alineat (6):

„(6) În ceea ce privește verificarea datelor agregate privind emisiile la nivel de societate, verificatorul și societatea trebuie să respecte normele de verificare prevăzute în actele delegate adoptate în temeiul celui de al doilea paragraf. Verificatorul nu verifică raportul privind emisiile și raportul menționat la articolul 11 alineatul (2) pentru fiecare navă aflată în responsabilitatea societății.

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a completa prezentul regulament cu normele de verificare a datelor agregate privind emisiile la nivel de societate, inclusiv în ceea ce privește metodele și procedura de verificare.”;

(12) La articolul 16, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Verificatorii care evaluează planurile de monitorizare, rapoartele privind emisiile și datele agregate privind emisiile la nivel de societate și care emit rapoartele de verificare și documentele de conformitate menționate în prezentul regulament sunt acreditați pentru activități din domeniul de aplicare al prezentului regulament de către un organism național de acreditare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 765/2008.”;

(13) La articolul 20, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) În cazul navelor care nu au respectat cerințele de monitorizare și de raportare pentru două sau mai multe perioade de raportare consecutive și în cazul în care alte măsuri de executare nu au asigurat respectarea acestora, după ce i-a acordat societății în cauză posibilitatea de a-și prezenta observațiile, autoritatea competentă a statului membru din portul de intrare poate emite un ordin de expulzare, care este notificat Comisiei, EMSA, celorlalte state membre și statului de pavilion în cauză. Ca urmare a emiterii unui astfel de ordin de expulzare, orice stat membru, cu excepția statului membru al cărui pavilion îl arborează nava în cauză, refuză intrarea navei respective în oricare dintre porturile sale până la îndeplinirea de către societate a obligațiilor de monitorizare și de raportare ce îi revin în conformitate cu articolele 11 și 18. În cazul

în care nava arborează pavilionul unui stat membru, după ce i-a acordat societății în cauză posibilitatea de a-și prezenta observațiile, statul membru respectiv dispune reținerea navei până când societatea își îndeplinește obligațiile. Respectarea obligațiilor respective este confirmată prin notificarea unui document de conformitate valabil către autoritatea națională competentă care a emis ordinul de expulzare. Prezentul alineat nu aduce atingere normelor maritime internaționale aplicabile în cazul navelor aflate în pericol.”;

(14) Articolul 23 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (2), se adaugă următorul paragraf:

„Competența de a adopta actele delegate menționate la articolul 5 alineatul (2) în legătură cu asigurarea funcționării sistemului EU ETS și la articolul 6 alineatul (8), articolul 7 alineatul (5), articolul 11a alineatul (4), articolul 13 alineatul (6) și articolul 15 alineatul (6) este conferită Comisiei pe o perioadă nedeterminată de la data intrării în vigoare a [Regulamentului UE revizuit privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim].”;

(b) **la alineatele (3) și (5), cuvintele „articolul 5 alineatul (2), articolul 15 alineatul (5), articolul 16 alineatul (3)” se înlocuiesc cu cuvintele „articolul 5 alineatul (2), articolul 6 alineatul (8), articolul 7 alineatul (5), articolul 11a alineatul (4), articolul 13 alineatul (6), articolul 15 alineatul (5), articolul 15 alineatul (6) și articolul 16 alineatul (3)”.**

Articolul 4

Transpunere

- (1) Statele membre adoptă actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma dispozițiilor articolelor 1 și 2 din prezenta directivă până la 31 decembrie 2023. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul actelor respective.
- (2) Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.
- (3) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 5

Dispoziții tranzitorii

- (1) Atunci când își îndeplinesc obligația prevăzută la articolul 4 alineatul (1) din prezenta directivă, statele membre se asigură că legislația lor națională de transpunere a articolului 3 litera (u), a articolului 10a alineatul (3), a articolului 10a alineatul (4), a articolului 10c alineatul (7) și a punctului 1 din anexa I la Directiva 2003/87/CE, în versiunea aplicabilă la [ziua anterioară datei intrării în vigoare a prezentei directive], continuă să se aplice până la 31 decembrie 2025.

Articolul 6

Data aplicării articolului 3

Articolul 3 se aplică de la [*data intrării în vigoare a Directivei EU ETS revizuite*].

Articolul 7

Intrare în vigoare

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

Articolul 8

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre. Cu toate acestea, articolul 3 este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European,
Președintele*

*Pentru Consiliu,
Președintele*

FIȘĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

Cuprins

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI
 - 1.1. Titlul propunerii/inițiativei
 - 1.2. Domeniul (domeniile) de politică vizat(e)
 - 1.3. Obiectul propunerii/inițiativei
 - 1.4. Obiectiv(e)
 - 1.4.1. Obiectiv(e) general(e)
 - 1.4.2. Obiectiv(e) specific(e)
 - 1.4.3. Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate
 - 1.4.4. Indicatori de performanță
 - 1.5. Motivele propunerii/inițiativei
 - 1.5.1. Cerința (cerințele) care trebuie îndeplinită (îndeplinite) pe termen scurt sau lung, inclusiv un calendar detaliat pentru punerea în aplicare a inițiativei
 - 1.5.2. Valoarea adăugată a intervenției Uniunii (aceasta poate rezulta din diferiți factori, de exemplu mai buna coordonare, securitatea juridică, o mai mare eficacitate sau complementaritate). În sensul prezentului punct, „valoarea adăugată a intervenției Uniunii” este valoarea ce rezultă din intervenția Uniunii care depășește valoarea ce ar fi fost obținută dacă ar fi acționat doar statele membre.
 - 1.5.3. Învățăminte desprinse din experiențele anterioare similare
 - 1.5.4. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual și posibilele sinergii cu alte instrumente corespunzătoare
 - 1.5.5. Evaluarea diferitelor opțiuni de finanțare disponibile, inclusiv a posibilităților de realocare a creditelor
 - 1.6. Durata și impactul financiar ale propunerii/inițiativei
 - 1.7. Modul (modurile) de gestiune preconizat(e)
2. MĂSURI DE GESTIUNE
 - 2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și raportare
 - 2.2. Sistemul (sistemele) de gestiune și de control
 - 2.2.1 Justificarea modului (modurilor) de gestiune, a mecanismului (mecanismelor) de punere în aplicare a finanțării, a modalităților de plată și a strategiei de control propuse
 - 2.2.2. Informații privind riscurile identificate și sistemul (sistemele) de control intern instituit(e) pentru atenuarea lor
 - 2.2.3. Estimarea și justificarea raportului cost-eficacitate al controalelor (raportul dintre costurile controalelor și valoarea fondurilor aferente gestionate) și evaluarea nivelurilor preconizate ale riscurilor de eroare (la plată și la închidere)
 - 2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor
3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

- 3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)
- 3.2. Impactul financiar estimat al propunerii asupra creditelor
 - 3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra creditelor operaționale
 - 3.2.2. Realizările preconizate finanțate din credite operaționale
 - 3.2.3. Sinteza impactului estimat asupra creditelor administrative
 - 3.2.4. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual
 - 3.2.5. Contribuțiile terților
- 3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

FIȘĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ
CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Titlul propunerii/inițiativei

Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2003/87/CE și a Deciziei (UE) 2015/1814 în vederea consolidării sistemului UE de comercializare a certificatelor de emisii și a extinderii acestuia în conformitate cu obiectivele ambițioase în materie de climă ale Uniunii pentru 2030.

1.2. Domeniul (domeniile) de politică vizat(e)

Politici climatice
Rubrica 3 Resurse naturale și mediu
Titlul 9 – Mediu și politici climatice

1.3. Obiectul propunerii/inițiativei

- o acțiune nouă
- o acțiune nouă întreprinsă ca urmare a unui proiect-pilot/a unei acțiuni pregătitoare⁶⁷
- prelungirea unei acțiuni existente
- o fuziune sau o redirecționare a uneia sau a mai multor acțiuni către o altă/o nouă acțiune

1.4. Obiectiv(e)

1.4.1. Obiectiv(e) general(e)

Revizuirea Directivei EU ETS într-un mod proporțional cu obiectivul ambițios în materie de climă stabilit pentru 2030 de a atinge o reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % până în 2030 comparativ cu nivelurile din 1990 și o traiectorie treptată și echilibrată către neutralitatea climatică până în 2050, într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor și coerent, ținând seama totodată de necesitatea unei tranziții juste și de necesitatea ca toate sectoarele să contribuie la eforturile UE în domeniul climei.

1.4.2. Obiectiv(e) specific(e)

Obiectivul specific nr. 1

Consolidarea domeniului actual de aplicare al sistemului UE de comercializare a certificatelor de emisii (EU ETS) pentru a oferi o contribuție adecvată la un obiectiv general de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % comparativ cu 1990.

Obiectivul specific nr. 2

Asigurarea unei protecții eficace continue pentru sectoarele expuse unui risc semnificativ de relocare a emisiilor de dioxid de carbon, stimulând în același timp adoptarea tehnologiilor cu emisii reduse de dioxid de carbon.

⁶⁷ Astfel cum se menționează la articolul 58 alineatul (2) litera (a) sau (b) din Regulamentul financiar.

Obiectivul specific nr. 3

Abordarea efectelor legate de distribuție și a celor sociale ale acestei tranziții, prin revizuirea utilizării veniturilor obținute în urma licitării certificatelor de emisii, precum și a dimensiunii și a funcționării mecanismelor de finanțare în favoarea unei economii cu emisii scăzute de dioxid de carbon.

Obiectivul specific nr. 4

Asigurarea faptului că sectoarele care nu sunt vizate în prezent de sistemul EU ETS contribuie în mod eficient din punctul de vedere al costurilor la reducerile de emisii necesare în conformitate cu obiectivele UE și cu angajamentele asumate în cadrul Acordului de la Paris, în special prin includerea emisiilor generate de transportul maritim în EU ETS și prin modificarea Regulamentului (UE) 2015/757 în vederea adaptării sale la comercializarea certificatelor de emisii.

Obiectivul specific nr. 5

Asigurarea faptului că sectoarele care nu sunt vizate în prezent de sistemul EU ETS contribuie în mod eficient din punctul de vedere al costurilor la reducerile de emisii necesare în conformitate cu obiectivele UE și cu angajamentele asumate în cadrul Acordului de la Paris și prin includerea comercializării certificatelor de emisii pentru sectorul construcțiilor și transportul rutier, precum și a sinergiilor cu alte politici complementare care vizează aceste sectoare.

Obiectivul specific nr. 6

Revizuirea rezervei pentru stabilitatea pieței în conformitate cu obligația legală corespunzătoare și examinarea eventualelor modificări ale structurii rezervei pentru stabilitatea pieței, pentru a îndeplini obiectivele juridice din decizia privind rezerva pentru stabilitatea pieței și pentru a aborda orice probleme care ar putea fi ridicate în contextul stabilirii unui obiectiv mai ambițios în materie de climă.

1.4.3. Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate

A se preciza efectele pe care ar trebui să le aibă propunerea/inițiativa asupra beneficiarilor vizati/grupurilor vizate.

Actuala legislație privind sistemul EU ETS a fost revizuită în 2018 pentru a asigura o reducere cu 43 % a emisiilor ETS până în 2030 comparativ cu 2005, în concordanță cu un obiectiv de reducere a emisiilor la nivelul întregii economii a UE de cel puțin 40 % până în 2030 comparativ cu 1990. În cazul în care legislația rămâne neschimbată, sectoarele economice vizate în prezent de sistemul de comercializare a certificatelor de emisii nu ar aduce o contribuție suficientă la obiectivul general revizuit al UE de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % în 2030 comparativ cu 1990.

Prezenta inițiativă stabilește cadrul necesar pentru realizarea reducerilor de emisii preconizate prin:

– adaptarea sistemului UE de comercializare a certificatelor de emisii la obiectivul mai ambițios în materie de climă de reducere cu cel puțin 55 % a emisiilor nete, astfel cum se prevede în Legea europeană a climei⁶⁸;

⁶⁸ Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a

– consolidarea Fondului pentru inovare în cadrul unui efort intensificat de extindere rapidă a tehnologiilor cu emisii reduse de dioxid de carbon pe piață, permițând UE să își atingă obiectivul de reducere a emisiilor;

– consolidarea Fondului pentru modernizare în vederea accelerării modernizării sistemelor energetice din statele membre cu venituri mai scăzute;

– asigurarea faptului că sectorul transportului maritim contribuie în mod eficient din punctul de vedere al costurilor la reducerile de emisii necesare în conformitate cu obiectivele UE și cu angajamentele asumate în cadrul Acordului de la Paris, acoperind în special cel puțin emisiile generate de transportul maritim în interiorul SEE;

– asigurarea contribuției relevante a sectorului transportului rutier și al construcțiilor la noul obiectiv de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră.

Cadrul este revizuit astfel încât să se mențină integritatea sistemului actual de comercializare a certificatelor de emisii și să se țină seama de necesitatea abordării preocupărilor legate de distribuție și a sărăciei energetice.

1.4.4. *Indicatori de performanță*

A se preciza indicatorii care permit monitorizarea progreselor și a realizărilor obținute.

Indicatorul nr. 1: nivelul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră în UE în 2030 (obiectivul de reducere cu 55 % comparativ cu 1990, astfel cum se prevede în Legea europeană a climei)

Indicatorul nr. 2: nivelul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru sectoarele incluse în sistemul UE de comercializare a certificatelor de emisii existent (EU ETS) în 2030 (obiectiv de reducere cu 61 % comparativ cu 2005)

Indicatorul nr. 3: nivelul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru sectorul transportului rutier și al construcțiilor în cadrul noului sistem de comercializare a certificatelor de emisii în 2030 (obiectiv de reducere cu 43 % comparativ cu 2005)

Nivelurile de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră în UE sunt raportate în temeiul Regulamentului (UE) 2018/1999 și al altor acte legislative secundare legate de monitorizarea și raportarea în cadrul sistemului de comercializare a certificatelor de emisii.

1.5. **Motivele propunerii/inițiativei**

1.5.1. *Cerința (cerințele) care trebuie îndeplinită (îndeplinite) pe termen scurt sau lung, inclusiv un calendar detaliat pentru punerea în aplicare a inițiativei*

Statele membre adoptă actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive, iar Comisia trebuie să elaboreze măsurile de punere în aplicare relevante.

Alte măsuri care urmează să fie elaborate după adoptarea directivei includ revizuirea și adoptarea unei serii de acte legislative secundare. În special, acestea se referă la legislația secundară care stabilește norme detaliate privind licitarea, registrul Uniunii, monitorizarea și raportarea emisiilor, verificarea rapoartelor privind emisiile și acreditarea verificatorilor, precum și alocarea cu titlu gratuit. Punerea în aplicare va

Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 („Legea europeană a climei”) (JO L 243, 9.7.2021, p. 1).

necesita, de asemenea, evoluții informatice detaliate în registrul Uniunii pentru a gestiona noile tipuri de certificate de emisii și noii operatori și pentru a lansa o nouă procedură de achiziții pentru platforma comună de licitație. Dezvoltarea informatică și procedurile de achiziții alese se vor desfășura în conformitate cu Comunicarea referitoare la orientările privind finanțarea tehnologiei informației și a securității cibernetice din 10 septembrie 2020⁶⁹.

- 1.5.2. *Valoarea adăugată a intervenției Uniunii (aceasta poate rezulta din diferiți factori, de exemplu mai buna coordonare, securitatea juridică, o mai mare eficacitate sau complementaritate). În sensul prezentului punct, „valoarea adăugată a intervenției Uniunii” este valoarea ce rezultă din intervenția Uniunii care depășește valoarea ce ar fi fost obținută dacă ar fi acționat doar statele membre.*

Schimbările climatice reprezintă o problemă transfrontalieră, iar acțiunile UE pot completa și consolida în mod eficace acțiunile la nivel regional, național și local. Stabilirea unui obiectiv mai ambițios al UE de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru 2030 va avea un impact asupra multor sectoare din întreaga economie a UE, iar acțiunea coordonată la nivelul UE este, prin urmare, indispensabilă și are o șansă mult mai mare de a conduce la transformarea necesară, acționând ca un motor puternic pentru o schimbare eficientă din punctul de vedere al costurilor și pentru o convergență ascendentă. În plus, multe dintre elementele prezentei propuneri au o dimensiune importantă din perspectiva pieței interne, în special opțiunile legate de protecția împotriva relocării emisiilor de dioxid de carbon și mecanismele de finanțare în favoarea unei economii cu emisii scăzute de dioxid de carbon.

Ca piață a carbonului, sistemul EU ETS stimulează reducerea emisiilor în primul rând prin soluțiile cele mai eficiente din punctul de vedere al costurilor în cadrul activităților pe care le acoperă, obținându-se o mai mare eficiență datorită amplitudinii sale. Punerea în aplicare a unei măsuri similare la nivel național ar determina crearea unor piețe ale carbonului mai mici și fragmentate, ar risca să denatureze concurența și ar putea conduce la costuri globale mai mari de reducere a emisiilor. Aceeași logică este valabilă și pentru extinderea stabilirii prețului carbonului la noile sectoare.

Dimensiunea transfrontalieră a sectorului transportului maritim impune necesitatea unor acțiuni coordonate la nivel european. Acțiunile UE pot, de asemenea, să inspire și să pregătească terenul pentru dezvoltarea unor acțiuni la nivel mondial, de exemplu în ceea ce privește transportul maritim în cadrul Organizației Maritime Internaționale.

- 1.5.3. *Învățămintele desprinse din experiențele anterioare similare*

Directiva EU ETS este un instrument de politică existent al UE, adoptat în 2003. Comisia a dobândit o experiență valoroasă în cei peste 15 ani de când funcționează EU ETS.

Prezenta propunere se bazează pe experiența acumulată în urma revizuirilor și a inițiativelor anterioare cu privire la EU ETS, inclusiv a celei mai recente revizuirii încheiate în 2018, a Comunicării privind stabilirea unui obiectiv mai ambițios în materie de climă pentru Europa în perspectiva anului 2030, a strategiei pe termen lung pentru o economie prosperă, modernă, competitivă și neutră din punctul de

⁶⁹ C(2020) 6126.

vedere al impactului asupra climei și a altor inițiative relevante aferente Pactului verde european. De asemenea, inițiativa se bazează pe procesul care constă în elaborarea de planuri naționale integrate privind energia și clima și pe cadrul solid prevăzute de Regulamentul privind governanța uniunii energetice și a acțiunilor climatice.

1.5.4. *Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual și posibilele sinergii cu alte instrumente corespunzătoare*

Cheltuielile operaționale aferente pot fi acoperite prin credite în cadrul programului LIFE⁷⁰, astfel cum s-a convenit în cadrul actualului CFM.

Prezenta propunere face parte din pachetul „Pregătiți pentru 55” privind clima și energia. Obiectivul general al pachetului este alinierea legislației Uniunii la obiectivul mai ambițios al UE în materie de climă. Toate inițiativele din pachet sunt strâns legate între ele, fiecare depinzând de modul în care au fost concepute celelalte. Prezenta propunere legislativă vine în completarea propunerilor incluse în pachet și menține coerența cu acestea.

Coerența cu alte politici ale Uniunii este asigurată, de asemenea, prin coerența evaluărilor impactului pentru sistemul EU ETS cu cele pentru restul cadrului privind clima, energia și transporturile în perspectiva anului 2030⁷¹, cum ar fi complementaritatea extinderii comercializării certificatelor de emisii cu Directiva privind eficiența energetică⁷², precum și cu alte măsuri prezentate în cadrul pachetului de măsuri pentru abordarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim. Se utilizează un scenariu de referință comun și scenariii de politică de bază comune cu alte inițiative ale pachetului. Aceste scenarii iau în considerare toate acțiunile și politicile relevante ale UE.

Costurile administrative suplimentare ar putea fi limitate prin utilizarea, acolo unde este posibil, a structurilor existente utilizate pentru Directiva de stabilire a regimului general al accizelor și pentru Directiva privind impozitarea energiei. La rândul său, noul sistem de comercializare a certificatelor de emisii ar spori economiile suplimentare de energie, având o legătură potențială cu economiile de energie prevăzute la articolul 7 din Directiva privind eficiența energetică.

⁷⁰ Regulamentul (UE) 2021/783 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2021 de instituire a unui program pentru mediu și politici climatice (LIFE) și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1293/2013 (JO L 172, 17.5.2021, p. 53-78).

⁷¹ În special Regulamentul privind partajarea eforturilor, Regulamentul LULUCF (cu privire la exploatarea terenurilor, schimbarea destinației terenurilor și silvicultură), standardele de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și camionete, Directiva privind energia din surse regenerabile (REDII), Directiva privind eficiența energetică (EED) și, într-o etapă ulterioară, Directiva europeană privind performanța energetică a clădirilor. Alte inițiative relevante includ revizuirea Directivei privind impozitarea energiei, Planul de acțiune privind reducerea la zero a poluării și revizuirea Directivei privind emisiile industriale, inițiative privind mobilitatea, cum ar fi cele privind combustibilii pentru transport (inițiativa FuelEU în domeniul maritim și inițiativa ReFuelEU în domeniul aviației) și o propunere privind un mecanism de ajustare la frontieră în funcție de carbon (CBAM).

⁷² Directiva 2012/27/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 octombrie 2012 privind eficiența energetică, de modificare a Directivelor 2009/125/CE și 2010/30/UE și de abrogare a Directivelor 2004/8/CE și 2006/32/CE (JO L 315, 14.11.2012, p. 1-56).

1.5.5. *Evaluarea diferitelor opțiuni de finanțare disponibile, inclusiv a posibilităților de realocare a creditelor*

– Durata și impactul financiar ale propunerii/inițiativei

durată limitată

în vigoare de la [ZZ/LL]AAAA până la [ZZ/LL]AAAA

impactul financiar din AAAA până în AAAA pentru creditele de angajament și din AAAA până în AAAA pentru creditele de plată

durată nelimitată

- Punere în aplicare cu o perioadă de creștere în intensitate din 2023 până în 2024,
- urmată de o perioadă de funcționare la capacitate maximă.

1.6. **Modul (modurile) de gestiune preconizat(e)**⁷³

Gestiune directă asigurată de Comisie

prin intermediul departamentelor sale, inclusiv al personalului din delegațiile Uniunii;

prin intermediul agențiilor executive

Gestiune partajată cu statele membre

Gestiune indirectă, cu delegarea sarcinilor de execuție bugetară:

țărilor terțe sau organismelor pe care le-au desemnat acestea;

organizațiilor internaționale și agențiilor acestora (a se preciza);

BEI și Fondului european de investiții;

organismelor menționate la articolele 70 și 71 din Regulamentul financiar;

organismelor de drept public;

organismelor de drept privat cu misiune de serviciu public, cu condiția să prezinte garanții financiare adecvate;

organismelor de drept privat dintr-un stat membru care sunt responsabile cu punerea în aplicare a unui parteneriat public-privat și care prezintă garanții financiare adecvate;

persoanelor cărora li se încredințează executarea unor acțiuni specifice în cadrul PESC, în temeiul titlului V din TUE, și care sunt identificate în actul de bază relevant.

Dacă se indică mai multe moduri de gestiune, a se furniza detalii suplimentare în secțiunea „Observații”.

Observații

Gestionarea certificatelor EU ETS se efectuează prin intermediul legislației pentru care sunt responsabile departamentele Comisiei.

⁷³ Explicații detaliate privind modurile de gestiune, precum și trimiterile la Regulamentul financiar sunt disponibile pe site-ul BudgWeb: <https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>.

Fondul pentru inovare este pus în aplicare în mare măsură de Agenția Executivă pentru Climă, Infrastructură și Mediu (CINEA).

Fondul pentru modernizare funcționează sub responsabilitatea statelor membre beneficiare, care colaborează îndeaproape cu Banca Europeană de Investiții (BEI), cu Comitetul pentru investiții instituit pentru fond și cu Comisia Europeană.

2. MĂSURI DE GESTIUNE

2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și raportare

A se preciza frecvența și condițiile aferente monitorizării și raportării.

Comisia va continua să monitorizeze și să evalueze funcționarea sistemului de comercializare a certificatelor de emisii în raportul său anual privind piața carbonului, astfel cum se prevede la articolul 10 alineatul (5) din Directiva EU ETS. Aceasta acoperă, de asemenea, impactul actualei revizuirii a sistemului de comercializare a certificatelor de emisii. Raportul anual al Comisiei privind piața carbonului și raportul anual al statelor membre se aplică, de asemenea, sectoarelor vizate de extinderea comercializării certificatelor de emisii. Datele de monitorizare, de raportare și de verificare obținute prin reglementarea noilor sectoare vor constitui o sursă esențială de informații pentru Comisie în vederea evaluării progreselor înregistrate în sectoarele în cauză.

În plus, evaluarea progreselor înregistrate în aplicarea Directivei EU ETS este reglementată de actualul articol 21, care prevede că statele membre trebuie să prezinte Comisiei un raport anual, acordând o atenție deosebită aspectelor precum alocarea cotelor, funcționarea registrelor, aplicarea măsurilor legate de monitorizare și raportare, verificare și acreditare, precum și aspectelor referitoare la respectarea directivei.

În cele din urmă, Comisia efectuează periodic studii cu privire la diverse aspecte pertinente ale politicii UE privind clima.

2.2. Sistemul (sistemele) de gestiune și de control

2.2.1. *Justificarea modului (modurilor) de gestiune, a mecanismului (mecanismelor) de punere în aplicare a finanțării, a modalităților de plată și a strategiei de control propuse*

Nu se aplică – Propunerea nu execută un program financiar nou, ci definește o politică pe termen lung. Nu sunt aplicabile modul de gestiune, mecanismele de executare a fondurilor, modalitățile de plată și strategia de control în legătură cu ratele de eroare. Punerea în aplicare a prezentei propuneri va necesita redistribuirea resurselor umane în cadrul Comisiei. Procedurile adecvate există deja.

2.2.2. *Informații privind riscurile identificate și sistemul (sistemele) de control intern instituit(e) pentru atenuarea lor*

EU ETS reprezintă mecanismul strategic emblematic pentru îndeplinirea obiectivului UE de reducere a emisiilor produse de aproximativ jumătate din economie. Din 2013, Comisia are sarcina de a furniza un registru al Uniunii, o bază de date online care asigură o contabilizare precisă a tuturor tranzacțiilor cu certificate, o platformă comună de licitație pentru licitarea certificatelor statelor membre și infrastructura de sprijin relevantă pentru ambele instrumente. Registrul Uniunii în care sunt deținute certificatele din cadrul EU ETS este amenințat de riscul unor atacuri informatice care ar putea duce la furtul sau deturnarea de certificate, ceea ce ar genera pierderi financiare semnificative (până la câteva miliarde de euro), litigii în justiție și un impact considerabil asupra reputației și a credibilității Comisiei. Riscul este transversal și, pe lângă DG CLIMA, sunt vizate DG DIGIT, HR-DS, BUDG și LS. S-au instituit măsuri de atenuare a riscurilor. Riscul financiar ar crește proporțional cu creșterea valorii carbonului pe piață.

Distribuirea de certificate gratuite cu o valoare totală foarte ridicată necesită, de asemenea, politici stricte privind modul în care aceste certificate pot fi distribuite, precum și asigurarea respectării normelor în vigoare. Acest lucru implică sistemul de gestiune și de control de la nivelul statelor membre și de la nivelul Comisiei. În cele din urmă, introducerea noilor sectoare în sistemul de comercializare a certificatelor de emisii va spori acoperirea globală a sistemului și, în consecință, valoarea pieței și riscul asociat.

Din 2011 există un comitet director la nivel înalt, alcătuit din reprezentanți ai direcției generale coordonatoare și ai direcțiilor generale asociate. În 2014 s-a efectuat o evaluare a riscurilor completă, care a identificat noi măsuri de securitate informatică adoptate începând cu 2015. Ca urmare a recomandărilor formulate de Serviciul de Audit Intern în raportul său de audit privind registrul EU ETS (securitate informatică), s-au pus în aplicare măsuri de îmbunătățire a securității sistemului registrului, precum și măsuri în materie de guvernanță, asigurarea calității și testare. Din 2014 se pun în aplicare măsuri suplimentare de atenuare a riscurilor.

În 2019, s-a efectuat o nouă evaluare a riscurilor pentru registrul Uniunii. DG CLIMA a elaborat un nou plan de securitate, care conține douăsprezece măsuri de securitate care urmează să fie puse în aplicare în termen de doi ani, în strânsă colaborare cu DIGIT.

Punerea în aplicare este monitorizată la nivel de conducere superioară, cu comitete directoare periodice la nivelul DG CLIMA și DIGIT.

2.2.3. *Estimarea și justificarea raportului cost-eficacitate al controalelor (raportul dintre costurile controalelor și valoarea fondurilor aferente gestionate) și evaluarea nivelurilor preconizate ale riscurilor de eroare (la plată și la închidere)*

Prezenta inițiativă nu implică noi controale/riscuri semnificative care nu ar fi acoperite de un cadru de control intern existent. Nu au fost avute în vedere măsuri specifice pe lângă aplicarea Regulamentului financiar.

2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

A se preciza măsurile de prevenire și de protecție existente sau preconizate, de exemplu din strategia antifraudă.

Ca răspuns la riscurile specifice de fraudă pentru EU ETS, DG CLIMA a consolidat orientările aplicabile la nivelul întregii Comisii privind etica profesională și integritatea prin intermediul unui „Cod de etică și conduită în ceea ce privește utilizarea abuzivă a informațiilor privilegiate, fraudă și divulgarea de informații sensibile”, al unor cursuri de formare specifice și al unor inițiative de sensibilizare în acest domeniu. De asemenea, DG CLIMA a elaborat Politica de clasificare a informațiilor sensibile privind EU ETS și instrucțiunile aferente de gestionare a acestora, cu 3 niveluri de sensibilitate. Cele trei marcaje aferente sistemului de comercializare a certificatelor de emisii sunt aprobate de DG HR-DS (astfel cum se menționează în notificarea de securitate 1 în versiunea sa revizuită 10). În 2019, DG HR-DS a publicat o notificare de securitate C(2019) 1904 de actualizare a politicii privind informațiile sensibile neclasificate (SNC). Pentru a se alinia la această nouă politică, DG CLIMA a publicat noi instrucțiuni de gestionare a informațiilor sensibile neclasificate ale DG CLIMA. Pentru nou-veniți, se organizează periodic sesiuni de formare corespunzătoare.

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieți afectată (afectate)

(2) Linii bugetare existente

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul	Contribuție			
	Numărul	Dif./ Nedif. [1]	Țări AELS [2]	Țări candidate [3]	Țări terțe	în sensul articolului 21 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul financiar
3	09 01 01 01	Nedif.	DA	NU	NU	NU
3	09 02 03	Dif.	DA	NU	NU	NU
7	20 01 02 01	Nedif.	NU	NU	NU	NU
7	20 02 06 01	Nedif.	NU	NU	NU	NU
7	20 02 06 02	Nedif.	NU	NU	NU	NU
7	20 02 06 03	Nedif.	NU	NU	NU	NU

(3) Noile linii bugetare solicitate: nu se aplică.

3.2. Impactul financiar estimat al propunerii asupra creditelor

3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra creditelor operaționale

- Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite operaționale
- Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite operaționale, conform explicațiilor de mai jos:

milioane EUR (cu trei zecimale)

Rubrica din cadrul financiar multianual			3	„Resurse naturale și mediu”				
DG: CLIMA			2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
Credite operaționale								
09 02 03	Angajamente	(1)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	8,126
	Plăți	(2)		0,496	1,339	1,747	2,040	5,622
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice								
09 01 01 01		(3)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
TOTAL credite pentru DG CLIMA	Angajamente	= 1 + 3	2,270	3,118	3,615	3,077	2,320	14,400
	Plăți	= 2 + 3	1,029	2,128	2,815	2,931	2,992	11,895
TOTAL credite operaționale	Angajamente	(4)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	8,126
	Plăți	(5)	–	0,496	1,339	1,747	2,040	5,622
TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice		(6)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
TOTAL credite în cadrul RUBRICII 3 din cadrul financiar multianual	Angajamente	= 4 + 6	2,270	3,118	3,615	3,077	2,320	14,400
	Plăți	= 5 + 6	1,029	2,128	2,815	2,931	2,992	11,895

	Angajamente	(4)	1,241	1,485	2,138	1,893	1,369	8,126
TOTAL credite operaționale	Plăți	(5)	–	0,496	1,339	1,747	2,040	5,622
TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice		(6)	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
TOTAL credite de la RUBRICILE 1-6 din cadrul financiar multianual (Suma de referință)	Angajamente	= 4 + 6	2,270	3,118	3,615	3,077	2,320	14,400
	Plăți	= 5 + 6	1,029	2,128	2,815	2,931	2,992	11,895

Rubrica din cadrul financiar multianual	7	„Cheltuieli administrative”
--	---	-----------------------------

Această secțiune ar trebui completată utilizând „datele bugetare cu caracter administrativ” care trebuie introduse mai întâi în anexa la fișa financiară legislativă (anexa V la normele interne), încărcată în DECIDE pentru consultarea interservicii.

		milioane EUR (cu trei zecimale)					
		2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
DG: CLIMA							
	Resurse umane	3,344	3,648	3,648	3,648	3,648	17,936
	Alte cheltuieli administrative	0,210	0,404	0,176	0,060	0,060	0,910
	TOTAL pentru DG CLIMA	3,554	4,052	3,824	3,708	3,708	18,846
TOTAL credite la RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual	(Total angajamente = Total plăți)	3,554	4,052	3,824	3,708	3,708	18,846

		milioane EUR (cu trei zecimale)					
		2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
TOTAL credite de la RUBRICILE 1-7 din cadrul financiar multianual	Angajamente	5,824	7,170	7,439	6,785	6,028	33,245
	Plăți	4,583	6,180	6,639	6,639	6,700	30,741

3.2.2. Realizările preconizate finanțate din credite operaționale

Credite de angajament în milioane EUR (cu trei zecimale)

A se indica obiectivele și realizările	Linia bugetară	REALIZĂRI		2023		2024		2025		2026		2027		Total	
		Tip[1]	Costuri medii	≍	Costuri	≍	Costuri	≍	Costuri	≍	Costuri	≍	Costuri	≍	Costuri
Obiectivul specific nr. 4 – transport maritim															
– actualizarea platformei THETIS-MRV	09 02 03	Acord de cooperare – EMSA			0,250										0,250
– modificarea registrului Uniunii	09 02 03	Contracte de prestare de servicii			0,260		0,304		0,133		0,127		0,126		0,949
	09 01 01 01	Servicii cu durată și resurse specificate (QTM), <i>extra muros</i> , echipamente			0,626		0,730		0,330		0,316		0,313		2,314
– extinderea biroului de asistență	09 02 03	Contracte de prestare de servicii			0,000		0,013		0,099		0,088		0,080		0,280
	09 01 01 01	Servicii cu durată și resurse specificate (QTM), <i>extra muros</i> , echipamente			0,000		0,053		0,116		0,083		0,055		0,306
– actualizarea sistemului de monitorizare, de raportare și de verificare a emisiilor de dioxid de carbon aferent EU ETS	09 02 03	Contracte de prestare de servicii			0,099		0,120		0,202		0,103		0,054		0,579
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 4					1,234		1,220		0,880		0,715		0,628		4,677
Obiectivul specific nr. 5 – construcții și transport															
– modificarea registrului Uniunii	09 02 03	Contracte de prestare de servicii			0,173		0,203		0,089		0,084		0,084		0,633
	09 01 01 01	Servicii cu durată și resurse specificate (QTM), <i>extra muros</i> , echipamente			0,404		0,473		0,207		0,197		0,195		1,476
– extinderea biroului de asistență	09 02 03	Contracte de prestare de servicii			0,000		0,091		0,365		0,300		0,250		1,007

	09 01 01 01	Servicii cu durată și resurse specificate (QTM), <i>extra muros</i> , echipamente			0,000		0,377		0,824		0,589		0,389		2,178
– actualizarea sistemului de monitorizare, de raportare și de verificare a emisiilor de dioxid de carbon aferent EU ETS	09 02 03	Contracte de prestare de servicii			0,459		0,754		1,250		1,191		0,774		4,429
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 5					1,036		1,898		2,734		2,362		1,692		9,722
TOTALURI					2,270		3,118		3,615		3,077		2,320		14,400

3.2.3. Sinteza impactului estimat asupra creditelor administrative

- Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite cu caracter administrativ
- Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite cu caracter administrativ, conform explicațiilor de mai jos:

milioane EUR (cu trei zecimale)

	2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual						
Resurse umane	3,344	3,648	3,648	3,648	3,648	17,936
Alte cheltuieli administrative	0,210	0,404	0,176	0,060	0,060	0,910
Subtotal RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual	3,554	4,052	3,824	3,708	3,708	18,846
În afara RUBRICII 7[1] din cadrul financiar multianual						
Resurse umane						
Alte cheltuieli cu caracter administrativ	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
Subtotal în afara RUBRICII 7 din cadrul financiar multianual	1,029	1,632	1,476	1,184	0,952	6,273
TOTAL	4,583	5,684	5,300	4,892	4,660	25,119

Necesarul de credite pentru resursele umane și pentru alte cheltuieli cu caracter administrativ va fi acoperit de creditele direcției generale (DG) respective care sunt deja alocate pentru gestionarea acțiunii și/sau au fost redistribuite intern în cadrul DG-ului respectiv, completate, după caz, cu resurse suplimentare care ar putea fi alocate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii anuale de alocare și ținând seama de constrângerile bugetare.

3.2.3.1. Necesarul de resurse umane estimat

- Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de resurse umane.
- Propunerea/inițiativa implică utilizarea de resurse umane, conform explicațiilor de mai jos:

Estimări exprimate în echivalent normă întreagă

	2023	2024	2025	2026	2027
Ț Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)					
20 01 02 01 (la sediu și în reprezentanțele Comisiei)	22	24	24	24	24
20 01 02 03 (delegații)					
01 01 01 01 (cercetare indirectă)					
01 01 01 11 (cercetare directă)					
Alte linii bugetare (a se preciza)					
Ț Personal extern (în echivalent normă întreagă: ENI)[1]					
20 02 01 (AC, END, INT din „pachetul global”)					
20 02 03 (AC, AL, END, INT și JPD în delegații)					
XX 01 xx yy zz	– la sediu				
	– în delegații				
01 01 01 02 (AC, END, INT – cercetare indirectă)					
01 01 01 12 (AC, END, INT – cercetare directă)					
Alte linii bugetare (a se preciza)					
TOTAL	22	24	24	24	24

XX este domeniul de politică sau titlul din buget în cauză.

Necesarul de resurse umane va fi asigurat din efectivele de personal ale DG-ului în cauză alocate deja pentru gestionarea acțiunii și/sau redistribuite intern în cadrul DG-ului, completate, după caz, cu resurse suplimentare ce ar putea fi acordate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii anuale de alocare și ținând seama de constrângerile bugetare.

Descrierea sarcinilor care trebuie efectuate:

Funcționari și personal temporar	<p>Sunt necesare resurse umane suplimentare pentru:</p> <ul style="list-style-type: none"> – elaborarea și aprobarea juridică a modificărilor legislației secundare care stabilesc norme detaliate de aplicare privind licitarea, registrul Uniunii, monitorizarea și raportarea, verificarea rapoartelor privind emisiile și acreditarea verificatorilor, precum și alocarea cu titlu gratuit; – sarcini de punere în aplicare legate de extinderea sistemului de comercializare a certificatelor de emisii în vederea includerii transportului maritim (inclusiv modificările necesare ale sistemului de monitorizare, de raportare și de verificare a emisiilor de dioxid de carbon existent) și de noul sistem de comercializare a certificatelor de emisii pentru sectorul construcțiilor și transportul rutier; – achiziționarea noii (noilor) platforme de licitație pentru licitarea certificatelor generale, precum și a unui nou tip de certificate pentru sectorul construcțiilor și al transportului rutier; – monitorizarea punerii în aplicare a obligațiilor de monitorizare, de raportare și de verificare – continuarea punerii în aplicare și a supravegherii fondurilor pentru emisii reduse de dioxid de carbon; – adaptările informatice în registrul Uniunii.
Personal extern	

3.2.4. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual

Propunerea/inițiativa:

- poate fi finanțată integral în cadrul rubricii relevante din cadrul financiar multianual (CFM).

Cheltuielile vor fi acoperite din pachetul financiar LIFE.

- impune necesitatea utilizării marjei nealocate din cadrul rubricii corespunzătoare din CFM și/sau a utilizării instrumentelor speciale, astfel cum sunt definite în Regulamentul privind CFM.

–

- impune necesitatea revizuirii CFM.

–

3.2.5. Contribuțiile terților

Propunerea/inițiativa:

- nu prevede cofinanțare din partea terților
- prevede cofinanțare din partea terților, estimată mai jos:

Credite în milioane EUR (cu trei zecimale)

	2023	2024	2025	2026	2027	Total
A se preciza organismul care asigură cofinanțarea						
TOTAL credite cofinanțate						

Impactul estimat asupra veniturilor

- Propunerea/inițiativa nu are impact financiar asupra veniturilor.
 - Propunerea/inițiativa are următorul impact financiar:
 - asupra resurselor proprii
 - asupra altor venituri
- vă rugăm să precizați dacă veniturile sunt alocate unor linii de cheltuieli

milioane EUR (cu trei zecimale)

Linia bugetară pentru venituri:	Credite disponibile pentru exercițiul financiar în curs	Impactul propunerii/inițiativei ⁷⁴				
		2023	2024	2025	2026	2027
Articolul						

Pentru veniturile alocate, a se preciza linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate).

—

Alte observații (de exemplu, metoda/formula utilizată pentru calcularea impactului asupra veniturilor sau orice alte informații).

Acesta nu se poate cuantifica.

⁷⁴

În ceea ce privește resursele proprii tradiționale (taxe vamale, cotizații pentru zahăr), sumele indicate trebuie să fie sume nete, și anume sumele brute după deducerea unei cote de 20 % pentru costurile de colectare.