Parlamentul României
Senat

PROIECT

H O T Ă R Â R E
referitoare la
Propunerea de Directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2003/87/CE și a Deciziei (UE) 2015/1814 în ceea ce privește stimularea competitivității și a decarbonizării eficiente din punctul de vedere al costurilor

COM(2026) 616 final

În temeiul dispozițiilor art. 67 și art. 148 alin. (2) și alin. (3) din Constituția României, republicată, precum și ale *Protocolului (nr. 2) privind aplicarea principiilor subsidiarității și proporționalității*, anexat Tratatului de la Lisabona de modificare a Tratatului privind Uniunea Europeană și a Tratatului de instituire a Comunității Europene, semnat la Lisabona la 13 decembrie 2007, ratificat prin Legea nr. 13/2008,

În baza raportului Comisiei pentru Afaceri Europene nr. LXII/348/10.11.2026,
Senatul adoptă prezenta h o t ă r â r e.

Art. 1.- Senatul României constată că Propunerea de Directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2003/87/CE și a Deciziei (UE) 2015/1814 în ceea ce privește stimularea competitivității și a decarbonizării eficiente din punctul de vedere al costurilor – COM(2026) 616 final – respectă principiul subsidiarității, dar nu respectă principiul proporționalității.

Art. 2.- Senatul României

(1) Consideră că:

a) este necesară o analiză aprofundată a impactului economic și social al propunerii, în contextul dificultăților existente pe piața energiei la nivel național și european, pentru fundamentarea unei poziții integrate și coerente a României;

b) revizuirea cadrului EU ETS trebuie să reflecte realitățile operaționale și financiare ale operatorilor industriali și de transport, luând în considerare dificultățile generate de actualul context geopolitic, instabilitatea lanțurilor de aprovizionare și volatilitatea prețurilor la energie;

c) modificările propuse trebuie să fie însoțite de studii de impact detaliate și individualizate la nivelul fiecărui stat membru și al fiecărui sector economic afectat, fundamentate pe date realiste, predictibile și verificabile ex-ante;

d) trebuie asigurat un echilibru adecvat și durabil între obiectivele ambițioase de decarbonizare și menținerea conectivității teritoriale, a competitivității globale și a securității economice a industriei și transporturilor din Uniunea Europeană;

e) este imperativă prevenirea supra-reglementării și a deficitului de lichiditate pentru instalațiile industriale medii și mici, evitând aplicarea unor mecanisme de conformare extrem de rigide fără asigurarea concomitentă a resurselor financiare necesare tranziției.

(2) Apreciază că:

a) este necesară alocarea unor venituri adecvate obținute din comercializarea certificatelor de emisii specifice sectorului aviației, în vederea susținerii investițiilor în decarbonizare cu accent pe producția și adoptarea, combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon;

b) trebuie avut în vedere faptul că, potrivit Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, modificările aduse cadrului național prin Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 55/2025 au eliminat participarea ministerului de resort la distribuirea sumelor obținute din licitarea certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră atribuite României, fiind necesară o reevaluare a acestui cadru normativ național pentru garantarea finanțării sectoriale;

c) extinderea domeniului geografic de aplicare a sistemului EU ETS în sectorul aviației, la zborurile care pleacă de pe un aeroport situat în Spațiul Economic European și aterizează pe un aeroport situat în afara acestuia, la o distanță de maximum 5.000 km de Frankfurt, ridică probleme privind creșterea costurilor de conformare și riscul de relocare a centrelor de conexiune (hub leakage) în favoarea operatorilor din țări terțe;

d) este necesară analizarea riguroasă a complementarității și sinergiei dintre EU ETS și Schema de compensare și reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA), în vederea evitării dublei impuneri, a suprapunerii obligațiilor financiare și a fragmentării cadrului internațional de reglementare;

e) extinderea EU ETS în sectorul maritim la navele mici (între 400 și 5.000 de tone brute) trebuie calibrată cu atenție pentru a proteja conectivitatea maritimă și fluvială de la Marea Neagră și pe Dunăre (inclusiv portul Constanța), prevenind deturnarea traficului comercial către porturi vecine non-UE și oferind stimulente directe pentru modernizarea flotei în șantierele navale din Uniune (prin mecanismul SMAP);

f) condiționarea alocării gratuite a certificatelor pentru industriile mari consumatoare de energie de elaborarea și executarea unor planuri de investiții în decarbonizare (mecanismul 80% alocare anuală și 20% eliberare ex-post) riscă să creeze o sarcină administrativă disproporționată și probleme de lichiditate; de aceea, este esențială simplificarea procedurilor de audit și sprijinirea acordurilor de grupaj (pooling) între operatori;

g) includerea treptată (2031–2034) a incinerării deșeurilor municipale nepericuloase în EU ETS poate genera un impact social negativ prin creșterea tarifelor de salubritate suportate de populație și riscul deturnării deșeurilor către depozitare neconformă; prin urmare, este vitală garantarea aplicării clauzei opționale de neparticipare (opt-out până în 2035) și direcționarea veniturilor către autoritățile locale.

(3) Subliniază că:

a) se impune clarificarea precisă a metodei de calcul al razei de 5.000 km prevăzute în propunerea pentru aviație, inclusiv prin specificarea punctelor geografice de referință, determinarea exactă a distanțelor și stabilirea unei liste oficiale a statelor și aeroporturilor de destinație, actualizabilă periodic prin acte de punere în aplicare;

b) orice modificare a cadrului EU ETS trebuie să se bazeze pe o evaluare cuprinzătoare, fundamentată pe dovezi, a eficacității măsurilor din perspectiva protecției mediului, a

implicațiilor economice și a relațiilor internaționale, respectând echilibrul convenit de legiuitorii europeni în revizuirile anterioare;

c) având în vedere complexitatea deosebită a propunerii, care include multiple valori de prag, categorii diferențiate de operatori, termene-limită eșalonate, derogări teritoriale și interacțiuni tehnice complexe între EU ETS, CORSIA, CBAM și Regulamentul MRV, este absolut necesară prezentarea de către Comisia Europeană a unei diagrammatic explicative (diagramă / roadmap explicativ) care să ofere o imagine generală și clară asupra acestor interacțiuni normativ-tehnice;
d) trebuie luate în considerare și integrate observațiile formulate de organizațiile reprezentative ale sectorului aerian, inclusiv Asociația Internațională de Transport Aerian (IATA) și Consiliul Internațional al Aeroporturilor – Europa (ACI Europe), în special cele referitoare la protejarea competitivității operatorilor europeni, utilizarea dedicată a veniturilor ETS pentru decarbonizarea aviației și prevenirea fragmentării normelor la nivel mondial;
e) arhitectura financiară de solidaritate trebuie să garanteze menținerea nealterată a cotei rezervate statelor membre cu un PIB pe cap de locuitor sub 75% din media UE în cadrul Băncii de Decarbonizare Industrială (IDB - 100 milioane de certificate în prima etapă) și extinderea domeniilor de investiții eligibile din Fondul pentru Modernizare către rețelele electrice, stocare și producția de îngrășăminte minerale și bio la prețuri accesibile;
f) pentru protejarea consumatorilor casnici și a întreprinderilor mici și mijlocii împotriva șocurilor din factura la energie, reforma Rezervei pentru Stabilitatea Pieței (RSP) trebuie să includă mecanisme de intervenție mai ferme și mai rapide de eliberare a certificatelor în caz de creșteri speculative ale prețului carbonului, menținând totodată cadrul de compensare a costurilor indirecte ale energiei electrice.

Art. 3.- Prezenta hotărâre se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, iar Opinia cuprinsă în această hotărâre se transmite către instituțiile europene.

Această hotărâre a fost adoptată de Senat în ședința din .. noiembrie 2026, cu respectarea prevederilor art. 76 alin (2) din Constituția României, republicată.

Președintele Senatului
Mircea ABRUDEAN

București, .. noiembrie 2026
Nr. ..

Parlamentul României
Senat
Comisia pentru Afaceri Europene

SENAT
Comisia pentru Afaceri Europene
Nr.LXIII 348
Data 10.11.2026
XXXVI/1525/10.11.2026

RAPORT

la

Propunere de Directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2003/87/CE și a Deciziei (UE) 2015/1814 în ceea ce privește stimularea competitivității și a decarbonizării eficiente din punctul de vedere al costurilor

COM (2026) 616 final

Comisia pentru afaceri europene a fost sesizată, în temeiul Protocolului nr.2, anexat Tratatului de la Lisabona de modificare a Tratatului privind Uniunea Europeană şi a Tratatului de instituire a Comunităților Europene, semnat la Lisabona la 13 decembrie 2007, ratificat prin Legea 13/2008, în vederea examinării propunerii de Directivă a Parlamentului European şi a Consiliului de modificare a Directivei 2003/87/CE şi a Deciziei (UE) 2015/1814 în ceea ce privește stimularea competitivității și a decarbonizării eficiente din punctul de vedere al costurilor, COM (2026) 616 final.

Ședința comisiei a avut loc în data de 9 noiembrie 2026. La dezbateri au participat reprezentanți din partea Ministerului Afacerilor Externe.

A fost analizat punctul de vedere transmis de Ministerul Economiei, Digitalizării, Antreprenoriatului și Turismului, Ministerul finanțelor, al Ministerul Afacerilor Externe, Ministerului Transporturilor, Ministerul Mediului Apelor și Pădurilor și al Serviciului pentru Afaceri Europene.

Comisiile permanente sesizate, respectiv Comisia pentru transporturi și infrastructură, Comisia pentru mediu, Comisia pentru energie, infrastructură energetică și resurse minerale, Comisia pentru buget, finanțe, activitate bancară și piață de capital și Comisia economică, industrii, servicii, turism și antreprenoriat nu au transmis observații.

Descrierea documentului european

Propunerea urmărește revizuirea sistemului Uniunii Europene de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră (EU ETS – European Union Emissions Trading System), pentru a asigura contribuția acestuia la atingerea obiectivelor climatice ale Uniunii pentru perioada de după 2030, concomitent cu menținerea competitivității economice și promovarea decarbonizării eficiente din punctul de vedere al costurilor.

Principalele modificări vizează ajustarea plafonului certificatelor de emisii și a factorului liniar de reducere începând cu anul 2031, continuarea alocării gratuite a certificatelor, condiționată de investiții în decarbonizare, introducerea unor mecanisme de sprijin financiar pentru industrie, integrarea absorbțiilor permanente de carbon, precum și modificarea mecanismelor de stabilizare a pieței certificatelor de emisii.

Propunerea are implicații pentru sectoarele transportului aerian și maritim, inclusiv prin extinderea anumitor obligații de conformare, fiind necesară evaluarea impactului economic și operațional asupra operatorilor europeni.

Propunerea are implicații pentru industriile mari consumatoare de energie, sectorul energetic, transportul aerian și maritim, precum și pentru gestionarea deșeurilor municipale, fiind necesară evaluarea impactului economic, social și operațional al măsurilor propuse asupra sectoarelor afectate, inclusiv din perspectiva particularităților economiei României.

În urma examinării, membrii comisiei:

- **constată că:**

- propunerea are ca temei juridic articolul 192 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), care permite adoptarea de măsuri pentru realizarea obiectivelor politicii Uniunii în domeniul mediului, prevăzute la articolul 191 TFUE, inclusiv combaterea schimbărilor climatice;

- **propunerea respectă subsidiaritatea, dar nu respectă principiul proporționalității,**. conform Protocolului nr. 2 și articolului 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. Deși obiectivele de mediu pe termen lung ale Uniunii sunt susținute, măsurile specifice avansate depășesc ceea ce este strict necesar pentru atingerea țintei de reducere a emisiilor pentru anul 2040, generând sarcini administrative disproporționate, costuri de conformare ridicate și riscuri de afectare a competitivității economice.

- **consideră că:**

- este necesară o analiză aprofundată a impactului economic și social al propunerii, în contextul dificultăților existente pe piața energiei la nivel național și european, pentru fundamentarea unei poziții integrate și coerente a României;

- revizuirea cadrului EU ETS trebuie să reflecte realitățile operaționale și financiare ale operatorilor industriali și de transport, luând în considerare dificultățile generate de actualul context geopolitic, instabilitatea lanțurilor de aprovizionare și volatilitatea prețurilor la energie;
- modificările propuse trebuie să fie însoțite de studii de impact detaliate și individualizate la nivelul fiecărui stat membru și al fiecărui sector economic afectat, fundamentate pe date realiste, predictibile și verificabile ex-ante;

- trebuie asigurat un echilibru adecvat și durabil între obiectivele ambițioase de decarbonizare și menținerea conectivității teritoriale, a competitivității globale și a securității economice a industriei și transporturilor din Uniunea Europeană;
- este imperativă prevenirea supra-reglementării și a deficitului de lichiditate pentru instalațiile industriale medii și mici, evitând aplicarea unor mecanisme de conformare extrem de rigide fără asigurarea concomitentă a resurselor financiare necesare tranziției.

- **apreciază că:**

- este necesară alocarea unor venituri adecvate obținute din comercializarea certificatelor de emisii specifice sectorului aviației, în vederea susținerii investițiilor în decarbonizare cu accent pe producția și adoptarea, combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon;

- trebuie avut în vedere faptul că, potrivit Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, modificările aduse cadrului național prin Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 55/2025 au eliminat participarea ministerului de resort la distribuirea sumelor obținute din licitarea certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră atribuite României, fiind necesară o reevaluare a acestui cadru normativ național pentru garantarea finanțării sectoriale;

- extinderea domeniului geografic de aplicare a sistemului EU ETS în sectorul aviației, la zborurile care pleacă de pe un aeroport situat în Spațiul Economic European și aterizează pe un aeroport situat în afara acestuia, la o distanță de maximum 5.000 km de Frankfurt, ridică probleme privind creșterea costurilor de conformare și riscul de relocare a centrelor de conexiune (hub leakage) în favoarea operatorilor din țări terțe;

- este necesară analizarea riguroasă a complementarității și sinergiei dintre EU ETS și Schema de compensare și reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA), în vederea evitării dublei impuneri, a suprapunerii obligațiilor financiare și a fragmentării cadrului internațional de reglementare;

- extinderea EU ETS în sectorul maritim la navele mici (între 400 și 5.000 de tone brute) trebuie calibrată cu atenție pentru a proteja conectivitatea maritimă și fluvială de la Marea Neagră și pe Dunăre (inclusiv portul Constanța), prevenind deturnarea traficului comercial către porturi vecine non-UE și oferind stimulente directe pentru modernizarea flotei în șantierele navale din Uniune (prin mecanismul SMAP);
- condiționarea alocării gratuite a certificatelor pentru industriile mari consumatoare de energie de elaborarea și executarea unor planuri de investiții în decarbonizare (mecanismul 80% alocare anuală și 20% eliberare ex-post) riscă să creeze o sarcină administrativă disproporționată și probleme de lichiditate; de aceea, este esențială simplificarea procedurilor de audit și sprijinirea acordurilor de grupaj (pooling) între operatori;
- includerea treptată (2031–2034) a incinerării deșeurilor municipale nepericuloase în EU ETS poate genera un impact social negativ prin creșterea tarifelor de salubritate suportate de populație și riscul deturnării deșeurilor către depozitare neconformă; prin urmare, este vitală garantarea aplicării clauzei opționale de neparticipare (opt-out până în 2035) și direcționarea veniturilor către autoritățile locale.

- **subliniază că:**

- se impune clarificarea precisă a metodei de calcul al razei de 5.000 km prevăzute în propunerea pentru aviație, inclusiv prin specificarea punctelor geografice de referință, determinarea exactă a distanțelor și stabilirea unei liste oficiale a

statelor și aeroporturilor de destinație, actualizabilă periodic prin acte de punere în aplicare;

- orice modificare a cadrului EU ETS trebuie să se bazeze pe o evaluare cuprinzătoare, fundamentată pe dovezi, a eficacității măsurilor din perspectiva protecției mediului, a implicațiilor economice și a relațiilor internaționale, respectând echilibrul convenit de legiuitorii europeni în revizuirile anterioare;
- având în vedere complexitatea deosebită a propunerii — care include multiple valori de prag, categorii diferențiate de operatori, termene-limită eșalonate, derogări teritoriale și interacțiuni tehnice complexe între EU ETS, CORSIA, CBAM și Regulamentul MRV —, este absolut necesară prezentarea de către Comisia Europeană a unei diagrammatic explicative (diagramă / roadmap explicativ) care să ofere o imagine generală și clară asupra acestor interacțiuni normativ-tehnice;
- trebuie luate în considerare și integrate observațiile formulate de organizațiile reprezentative ale sectorului aerian, inclusiv Asociația Internațională de Transport Aerian (IATA) și Consiliul Internațional al Aeroporturilor – Europa (ACI Europe), în special cele referitoare la protejarea competitivității operatorilor europeni, utilizarea dedicată a veniturilor ETS pentru decarbonizarea aviației și prevenirea fragmentării normelor la nivel mondial;
- arhitectura financiară de solidaritate trebuie să garanteze menținerea nealterată a cotei rezervate statelor membre cu un PIB pe cap de locuitor sub 75% din media UE în cadrul Băncii de Decarbonizare Industrială (IDB - 100 milioane de certificate în prima etapă) și extinderea domeniilor de investiții eligibile din Fondul pentru Modernizare către rețelele electrice, stocare și producția de îngrășăminte minerale și bio la prețuri accesibile;
- pentru protejarea consumatorilor casnici și a întreprinderilor mici și mijlocii împotriva șocurilor din factura la energie, reforma Rezervei pentru Stabilitatea Pieței (RSP) trebuie să includă mecanisme de intervenție mai ferme și mai rapide

de eliberare a certificatelor în caz de creșteri speculative ale prețului carbonului, menținând totodată cadrul de compensare a costurilor indirecte ale energiei electrice.

În urma dezbaterii, membrii Comisiei pentru afaceri europene au hotărât, cu unanimitatea membrilor prezenți, formularea unei **Opinii la COM (2026) 616 final.**

Comisia pentru afaceri europene supune Plenului Senatului, spre dezbatere şi adoptare, proiectul de hotărâre privind adoptarea Opiniei, în conformitate cu art. 34 din Anexa la Regulamentul Senatului aprobat prin Hotărârea Senatului nr. 28/2005, cu modificările și completările ulterioare.

PREŞEDINTE,
Senator Petrică Lucian RUSU

SECRETAR,
Senator Andrei-Emil DÎRLĂU