

NEW  
**ECONOMICS**  
FOUNDATION

20

# O TAXĂ PENTRU CĂLĂTORI AVIATICI FRECVENȚI ÎN EUROPA

ARGUMENTE MORALE,  
ECONOMICE ȘI JURIDICE



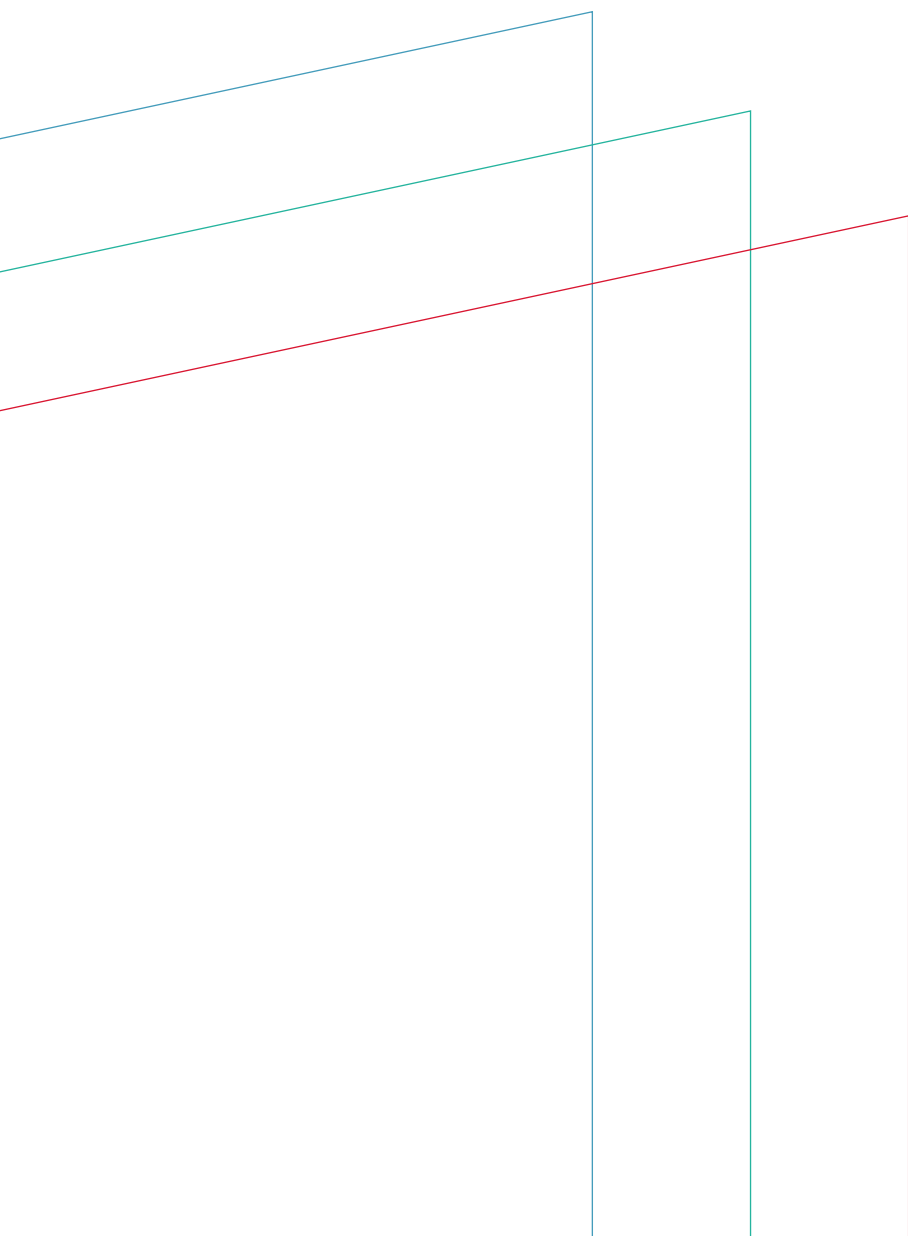
**Possible.**  
Inspiring climate action

New Weather  
Sweden



STAY  
GROUNDED  
▽

**O TAXĂ PENTRU CĂLĂTORI AVIATICI FRECVENȚI ÎN EUROPA**  
ARGUMENTE MORALE, ECONOMICE ȘI JURIDICE



# CONȚINUT

<b>REZUMAT</b>	<b>2</b>
<b>I. INTRODUCERE</b>	<b>4</b>
TRAFICUL AERIAN ADUCE INEGALITĂȚI PROFUNDE	4
FACTORII DE DECIZIE TREBUIE SĂ ASIGURE IMPLICAREA PUBLICULUI ÎN TRANZIȚIA ECOLOGICĂ	5
ANALIZA POSIBILITĂȚII INTRODUCERII UNEI TAXE PENTRU ZBORURILE FRECVENTE	6
<b>II. POLITICI EXISTENTE PENTRU COMBATAREA EMISIILOR DIN AVIAȚIE</b>	<b>8</b>
EMISIILE VIITOARE DIN AVIAȚIA EUROPEANĂ ȘI REFUELEU	8
ROLUL TAXELOR PE CARBON ȘI PE COMBUSTIBIL	9
DECALAJUL DE POLITICĂ	9
<b>III. TAXĂ PENTRU ZBORURILE FRECVENTE</b>	<b>11</b>
CUM AR PUTEA ARĂTA ACESTĂ TAXĂ	11
REZULTATE	12
IMPACTUL LA NIVEL NAȚIONAL	14
<b>IV. CONSIDERAȚII PRIVIND FEZABILITATEA</b>	<b>15</b>
<b>V. VENITURI</b>	<b>17</b>
CUM AR PUTEA FFL SĂ FINANȚEZE TRANZIȚIA ECOLOGICĂ EUROPEANĂ	18
CUM AR PUTEA FFL SĂ FURNIZEZE FINANȚARE PENTRU STATELE DIN SUDUL GLOBAL ȘI SĂ SPRIJINE INSTITUȚIILE ONU DE FINANȚARE ÎMPOTRIVA SCHIMBĂRILOR CLIMATICE	19
CUM AR PUTEA FFL SĂ SPRIJINE LUCRĂTORII ȘI SĂ CONTRIBUIE LA REALIZAREA UNEI TRANZIȚII ECHITABILE	19
<b>VI. CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI INIȚIALE</b>	<b>21</b>
RECOMANDĂRI	21



## REZUMAT

**T**raficul aerian european reprezintă unul dintre cele mai mari obstacole de pe continent în calea stopării degradării climei și a atingerii obiectivelor climatice subscrise în legislația internațională și europeană. Înainte de pandemia Covid-19, impactul sectorului a crescut rapid. Toate indiciile sugerează că această tendință este acum reluată. Daunele climatice suplimentare cauzate de creșterea traficului aerian au depășit reducerile modeste obținute prin progrese tehnologice. Mulți experți consideră că soluțiile tehnologice și combustibilii alternativi sunt limitați și că o dependență exclusivă de aceștia nu va fi suficientă pentru a alinia sectorul la angajamentele climatice convenite la nivel internațional. Până în prezent, politica UE și a guvernelor naționale a fost inadecvată în raport cu amploarea fenomenului și nu garantează reducerea emisiilor.

Este nevoie de o politică mai fermă, însă Europa a început deja să experimenteze reacțiile negative care pot apărea în cazul în care acțiunile climatice nu sunt echitabile. Dacă dorim să asigurăm o tranziție globală rapidă pentru a evita colapsul climatic, factorii de decizie europeni trebuie să aibă o viziune clară asupra a două dimensiuni-cheie ale nedreptății provocate de aviație: în primul rând, inechitatea dintre națiunile responsabile pentru emisii (în mare parte din Europa și America de Nord) și cele care se confruntă cu cele mai grave pierderi și daune provocate de climă (în mare parte din Sudul global); și, în al doilea rând, inechitatea din cadrul națiunilor dintre minoritatea care zboară frecvent (de obicei, grupurile cele mai bogate) și majoritatea care zboară rar sau deloc.

La nivel global, 1% din populația lumii produce 50% din emisiile generate de aviație, în timp ce aproximativ 80% nu au pus niciodată piciorul într-un avion. <sup>1</sup>În Europa de Vest, analiza noastră arată că gospodăriile cu cele mai mari venituri (peste 100.000 £/€ pe an) au de cel puțin șase

ori mai multe șanse să efectueze trei sau mai multe zboruri dus-întors pe an decât cele cu cele mai mici venituri (sub 20.000 £/€ pe an). În același timp, în rândul grupului cu cele mai mici venituri, aproape 70 % dintre gospodăriile nu călătoresc cu avionul într-un anumit an, comparativ cu puțin peste 20 % în rândul gospodăriilor cu cele mai mari venituri.

Conform politicii actuale, traficul aerian este scutit de majoritatea formelor standard de impozitare (de exemplu, taxa pe combustibil și TVA). Acest lucru nu numai că reduce veniturile statului, dar înseamnă că poluatorul nu plătește și că industria nu are stimulente suficiente pentru a reduce emisiile. Aplicarea unei taxe pe combustibil pentru kerosen sau a unei alte forme de taxă globală pe carbon pentru zboruri trebuie să fie o prioritate urgentă. În absența acesteia, guvernele ar trebui, de asemenea, să analizeze posibilitatea aplicării unor suprataxe semnificative pe distanțe în cadrul taxelor pe bilete. Cu toate acestea, având în vedere că efectul asupra prețurilor al oricărui astfel de măsuri va crea o barieră relativă mult mai mare pentru persoanele cu venituri mici în comparație cu cele cu venituri mari, susținem suplimentarea taxei pe combustibil și a măsurilor de reglementare cu o taxă pentru zborurile frecvente (Frequent Flyer Levy - FFL). Într-adevăr, considerăm că FFL este un instrument-cheie pentru a ne asigura că publicul percepe acțiunile climatice ca fiind corecte și pentru a evita o reacție împotriva politicianilor și a tranziției ecologice în general.


În cadrul unei FFL, se aplică o taxă pe bilet pentru fiecare zbor efectuat de o persoană. Rata taxei crește progresiv după fiecare două zboruri simple efectuate (adică după fiecare zbor dus-întors). Aceasta poate sprijini tranziția ecologică în trei moduri esențiale:

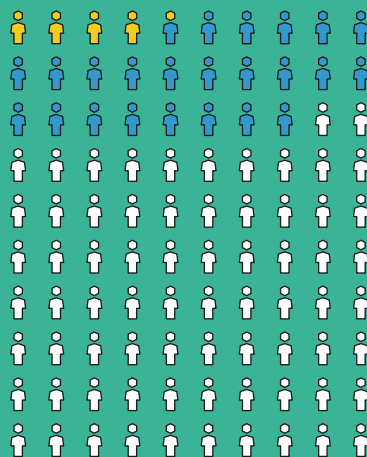
1. Contribuie la reducerea semnificativă a emisiilor din aviație pe termen scurt și mediu, realizând economiile necesare pe care evoluțiile tehnologice nu le pot realiza. Conform calculelor noastre, dacă este pus în aplicare din anul 2028, ar putea duce la o reducere cu 21% a emisiilor de carbon din aviația europeană.

## A QUICK GUIDE TO A FREQUENT FLYING LEVY IN EUROPE

### WHO PAYS?

 The majority (54%) of the reduction in flying will come from just 4.5% of the western European population that fly the most.

 72% of the population in western Europe, those who fly the least, will pay no FFL charges.



Reductions in flying are secured overwhelmingly from higher-income social groups.



15%

of households with income < £/€20,000 pay the levy

63%

of households with income > £/€100,000 pay the levy

### HOW MUCH IS RAISED?

The additional taxes paid through the FFL deliver a **€63.6bn** increase (607%) in net tax revenues.

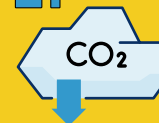
€63.6bn



### HOW MUCH IS SAVED?

There is a **21% carbon emissions reduction** (by introducing the FFL in the example year 2028).

21%



2. Protejarea accesului la zboruri pentru pasagerii care călătoresc rar și au venituri mici, gestionând în același timp nivelul general al traficului aerian și făcând poluatorii să plătească. Taxa nu duce la nicio modificare a impozitelor plătite de 72% din populația din Europa de Vest. Familiile care câștigă peste 100.000 GBP/€ pe an au de patru ori mai multe șanse să plătească taxa decât familiile care câștigă sub 20.000 GBP/€. În schimb, majoritatea economiilor (54%) provin de la persoane care, altfel, ar fi efectuat patru sau mai multe zboruri dus-întors pe an, un grup care reprezintă doar 4,5% din populația Europei Occidentale.

3. Strângerea de fonduri semnificative pentru accelerarea tranziției Europei către o economie mai echitabilă și mai ecologică. Aceste fonduri pot răsplăti daunele suferite de națiunile cele mai puțin responsabile de criza climatică și pot sprijini lucrătorii și comunitățile cu locuri de muncă sau întreprinderi locale care se ocupă direct sau depind în mare

măsură de transportul aerian. Din calculele noastre, propunerea generează venituri fiscale suplimentare în valoare de 63,6 miliarde EUR în întreaga Europă.

În acest raport, demonstrăm eficacitatea politicii FFL pe baza unei analize bazate pe o evaluare economică realizată de CE Delft, utilizând modelul recunoscut pe scară largă AERO MS, precum și pe o analiză a Fundației New Economics (NEF) a sondajelor recente realizate de More in Common. De asemenea, am stabilit o posibilă foaie de parcurs pentru punerea în aplicare a unei astfel de politici, evaluând fezabilitatea acesteia și modul în care ar putea fi depășite obstacolele juridice, pe baza unei analize juridice realizate de AdaStone Law. FFL oferă o cale echitabilă, fezabilă și rapidă de a aduce emisiile pentru aviația europeană pe drumul cel bun. Taxa funcționează cel mai bine dacă este combinată cu alte măsuri politice menite să reducă emisiile, inclusiv o taxă pe kerosen/ carbon pentru toate zborurile care pleacă de pe aeroporturile europene.

## I. INTRODUCERE

**G**uvernele lumii se confruntă cu o fereastră care se închide rapid, în timpul căreia trebuie să pună în aplicare soluțiile politice necesare pentru a limita încălzirea globală la o valoare cât mai apropiată de 1,5°C peste nivelurile preindustriale. În ciuda gravității din ce în ce mai mari a amenințării climatice, în prezent, acțiunile angajate nu vor reuși să creeze o climă sigură și stabilă.<sup>2</sup> Noi cercetări arată că daunele climatice depășesc deja costurile eforturilor de atenuare,<sup>3</sup> ceea ce face ca o acțiune rapidă și de amploare în domeniul climei să fie extrem de necesară.

În ultimii ani, diferite sectoare ale economiei europene au înregistrat progrese diferite în ceea ce privește reducerea emisiilor lor. În special, transporturile, agricultura și construcțiile nu au produs nicio reducere semnificativă a emisiilor globale în ultimul deceniu.<sup>4</sup> Transportul aerian a înregistrat rezultate deosebit de slabe. Înainte de pandemia Covid-19, emisiile de carbon generate de plecările cu avionul din UE creșteau rapid, de la 120 MtCO<sub>2</sub> în 2015 la 150 MtCO<sub>2</sub> în 2019.<sup>5</sup> Micile câștiguri de eficiență realizate de industrie au fost imediat absorbite de creșterea ulterioară. Dacă adăugăm la aceasta impactul traficului aerian, care nu are legătură cu emisiile de dioxid de carbon și care a triplat daunele climatice nete ale industriei,<sup>6</sup> traficul aerian devine cel mai mare obstacol în calea reducerii daunelor climatice ale Europei.

Traficul aerian european continuă să înregistreze o creștere rapidă după pandemie. Cu toate acestea, societatea globală nu-și poate permite să revină la tendința dăunătoare climei înregistrată înainte de epidemie. Se preconizează o creștere foarte semnificativă a piețelor aviatice din afara Europei,<sup>7</sup> în țările cu emisii de dioxid de carbon pe persoană și trafic aerian istoric mai scăzute. Europa, cu istoria sa de daune climatice, are responsabilitatea de a conduce, nu de a rămâne în urmă, atunci când vine vorba de a aborda contribuția aviației la criza climatică.

Apelul la acțiune privind emisiile generate de traficul aerian prezintă oportunități mai ample. Dincolo de sectorul aviației, există o lipsă semnificativă de investiții publice internaționale și europene<sup>8</sup> în tranziția economiilor către emisii zero și în asigurarea faptului că suntem pregătiți să facem față escaladării daunelor climatice. Este nevoie urgentă de noi surse de venituri pentru a investi în soluții care includ accelerarea utilizării energiei regenerabile și a eficienței energetice, extinderea transportului public și feroviar și investițiile în adaptare, precum și diversificarea economiilor dependente de industriile cu emisii ridicate de carbon și de turismul de masă bazat pe transportul aerian.

În timp ce unele persoane din sectorul aviației își pun încrederea exclusiv în dezvoltarea și implementarea tehnologiilor cu emisii reduse de dioxid de carbon și a combustibililor alternativi, această încredere că doar schimbarea tehnologiei și a combustibililor va rezolva problema nu este împărtășită de mulți experți și organizații specializate. Evaluările independente au identificat în mod constant necesitatea de a gestiona nivelurile de trafic aerian pentru a atinge obiectivele climatice.<sup>9</sup> În special, scenariul "Net Zero până în 2050" al Agenției Internaționale pentru Energie impune controlul cererii, limitând traficul aerian pe distanțe lungi la nivelurile din 2019 - o sarcină dificilă având în vedere ratele actuale de creștere.<sup>10</sup> Acest lucru trebuie să facă parte dintr-un efort mai amplu de a realiza reduceri substanțiale ale cererii de energie, deoarece atingerea obiectivelor climatice va fi extrem de dificilă și costisitoare fără reducerea cererii globale de energie.<sup>11</sup> Având în vedere creșterea generalizată a cererii de trafic aerian, este probabil ca acest lucru să necesite o gestionare publică mult mai strictă și mai activă a sistemului de transport aerian. De asemenea, au fost exprimate îngrijorări cu privire la viabilitatea și costurile sociale și de mediu mai largi ale unora dintre combustibilii alternativi cu emisii reduse de carbon propuși.<sup>12</sup>

### TRAFICUL AERIAN ADUCE INEGALITĂȚI PROFUNDE

Grupul interguvernamental de experți privind schimbările climatice (IPCC) a stabilit cantitatea rămasă de emisii globale de carbon (și alte

## O TAXĂ PENTRU CĂLĂTORI AVIATICI FRECVENȚI ÎN EUROPA

### ARGUMENTE MORALE, ECONOMICE ȘI JURIDICE

gaze) care poate fi considerată "compatibilă" cu limitarea încălzirii la nivelul vizat de Acordul de la Paris privind schimbările climatice de "mult sub 2 grade".<sup>13</sup> Această cantitate rămasă poate fi considerată "bugetul nostru de carbon". În funcție de modul în care acesta este calculat, dacă sunt incluse impacturile non-CO2 și în ce măsură aviația este considerată un bun de lux sau esențial, cota aviației din buget poate varia. Cu toate acestea, este clar că, pentru a evita dezastrul climatic, traficul aerian trebuie să rămână în limitele ecologice.

CE Delft a calculat în raportul său<sup>i</sup> că, la ratele actuale de eficiență, fără a lua în considerare efectele non-CO2 și presupunând că bugetul de carbon rămas al sectorului aviației este împărțit în mod egal între toți cetățenii lumii, fiecare persoană ar putea lua în total până la patru zboruri economice dus-întors pe distanțe scurte (de exemplu, Amsterdam - Barcelona) sau un zbor economic dus-întors pe distanțe lungi (de exemplu, Amsterdam - Tokyo), în următorii 26 de ani. Dacă s-ar accepta distribuția actuală inegală a emisiilor din aviație între nordul și sudul lumii, cota fiecărui cetățean european ar crește la zece zboruri dus-întors pe distanțe scurte în regim economic sau trei zboruri dus-întors pe distanțe lungi în regim economic. În realitate, probabil că se va folosi o combinație de zboruri pe distanțe scurte și lungi, ceea ce înseamnă că alocările rămase se vor situa undeva între aceste două exemple.

Deși eficiența traficului aerian din punct de vedere al emisiilor de dioxid de carbon s-ar putea îmbunătăți în următorii ani și ar putea crește ușor această alocare (până la un maxim teoretic foarte puțin probabil de 50%, de exemplu 15 călătorii dus-întors pe distanțe scurte sau 4,5 călătorii pe distanțe lungi), această alocare restrânsă înseamnă că este nevoie urgentă de o nouă politică. Dacă nu se iau măsuri, bugetul rămas va fi consumat în câțiva ani, în primul rând de o minoritate foarte restrânsă de pasageri frecvenți.

Acest grup de persoane care zboară frecvent provine în proporție covârșitoare din gospodăriile cu cele mai mari venituri din

Europa. Analiza noastră a sondajului More in Common<sup>14</sup> arată că, în Europa de Vest, gospodăriile cu cele mai mari venituri (peste 100 000 GBP / € pe an) sunt de cel puțin șase ori mai predispușe să efectueze trei sau mai multe zboruri pe an (în acest caz, în scop de vacanță) decât cele cu cele mai mici venituri (sub 20 000 GBP / € pe an). În același timp, în rândul grupului cu cele mai mici venituri, aproape 70 % dintre gospodării nu zboară într-un anumit an, comparativ cu puțin peste 20 % în rândul gospodăriilor cu cele mai mari venituri (figura 1).

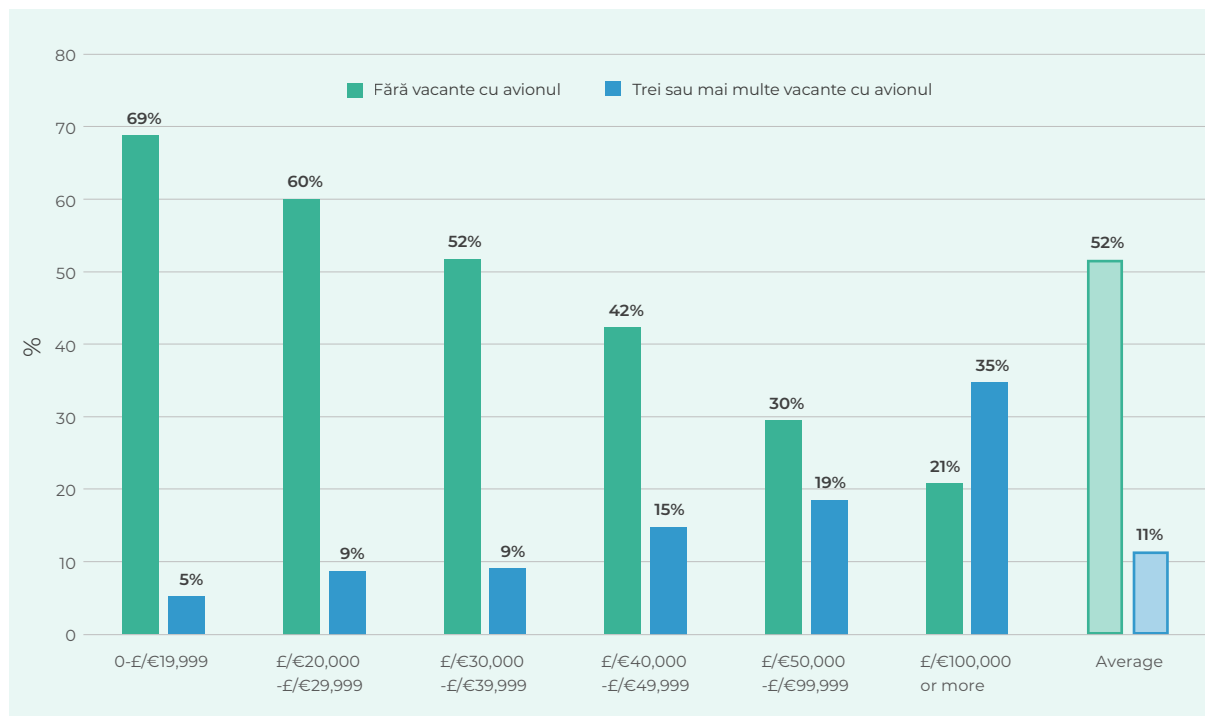
Dacă tendințele actuale se mențin, o parte prea mare din bugetul de emisii rămas pentru traficul aerian va fi consumată de grupurile sociale mai înstărite care, de obicei, zboară mai frecvent, pe distanțe cumulate mai lungi și în moduri mai dăunătoare (de exemplu, cu un avion privat sau la clasa business / primă, unde ponderea emisiilor per pasager este semnificativ mai mare). Faptul că aviația nu reușește să facă față daunelor climatice mari și în creștere are consecințe și în afara sectorului aviației. Cu cât traficul aerian consumă o parte mai mare din bugetul nostru rămas de emisii, cu atât mai mică este partea disponibilă pentru alte sectoare esențiale ale economiei, cum ar fi alimentația și încălzirea locuințelor. Aceste domenii se confruntă, de asemenea, cu provocări legate de reducerea emisiilor de dioxid de carbon, dar reprezintă servicii mai esențiale pentru bunăstarea societății decât aviația comercială.

Inechitatea socială a emisiilor din aviație poate fi observată în cadrul țărilor europene, între grupurile de venituri și între țări. În special, Sudul Global contribuie semnificativ mai puțin la emisiile globale din aviație, dar se preconizează că va suferi o parte disproportționată din pierderile și daunele cauzate de schimbările climatice. De exemplu, un studiu a sugerat că, deși Africa găzduiește 15% din populația globală, locuitorii africani sunt responsabili pentru doar 2% din emisiile globale din aviație. Între timp, în 2018, emisiile din aviație ale Europei au fost de aproape trei ori mai mari decât emisiile din Africa și America Latină la un loc.<sup>15</sup>

i Analiza CE Delft presupune o cotă de emisii constantă pentru sectorul aviației până în 2050 și vizează o șansă de 50% de a limita încălzirea la 1,5 grade.

## O TAXĂ PENTRU CĂLĂTORI AVIATICI FRECVENȚI ÎN EUROPA ARGUMENTE MORALE, ECONOMICE ȘI JURIDICE

Figura 1: Proporția respondenților care zboară cu frecvențe diferite (în ultimele 12 luni), grupați în funcție de venitul gospodăriei, agregat în Regatul Unit, Germania, Țările de Jos, Belgia, Franța și Spania



Sursă: Analiza NEF a sondajelor More in Common

### FACTORII DE DECIZIE TREBUIE SĂ ASIGURE IMPLICAREA PUBLICULUI ÎN TRANZIȚIA ECOLOGICĂ

Pentru o tranziție reușită, etică și rapidă către o economie fără emisii de dioxid de carbon, guvernele trebuie să elaboreze politici climatice echitabile atât în ceea ce privește concepția, cât și comunicarea. Cu alte cuvinte, politicile trebuie să fie corecte și trebuie să pară corecte. Până în prezent, guvernele din întreaga Europă s-au străduit să obțină încrederea publicului, și în special a industriilor afectate, că tranziția către o economie fără emisii de carbon este în interesul lor.

Controlul nivelului traficului aerian este esențial, dar implică și riscuri. În timp ce călătoria cu avionul este frecventată în mod disproporționat de pasagerii mai bogați, politica de reducere a impactului acestora asupra climei poate restricționa accesul la călătoria cu avionul pentru un grup mai mare de pasageri mai puțin bogați și mai puțin frecvenți. Într-adevăr, există un argument conform căruia sunt necesare măsuri progresive de impozitare și cheltuire, alături de măsurile de politică ale UE deja legiferate, cum

ar fi sistemul de comercializare a certificatelor de emisii și ReFuelEU, pentru a nu exclude exclusiv gospodăriile cu venituri mici de la zbor. Dacă politica este regresivă sau este percepută ca fiind inechitabilă, există riscul de a pierde angajamentul acestui grup față de obiectivul comun al decarbonizării.

### ANALIZA POSIBILITĂȚII INTRODUCERII UNEI TAXE PENTRU ZBORURILE FRECVENTE

Această informare analizează rolul potențial al unei taxe pentru zborurile frecvente, o propunere prin care suma plătită pentru un bilet crește progresiv pe măsură ce sunt efectuate mai multe zboruri. Politica vizează trei obiective principale:

1. Reducerea traficului global și, prin urmare, a emisiilor, astfel încât sectorul aviației să fie pe cale să ajungă la zero net și să consume o parte echitabilă la nivel global din emisiile rămase.
2. Recunoașterea necesității unui nivel minim de bază al călătoriilor internaționale și încurajarea distribuirii echitabile a acestora.



## O TAXĂ PENTRU CĂLĂTORI AVIATICI FRECVENȚI ÎN EUROPA

### ARGUMENTE MORALE, ECONOMICE ȘI JURIDICE

3. Strângerea de fonduri pentru despăgubirea națiunilor, în special a celor mai puțin înstărite și mai puțin responsabile, pentru pierderile și daunele cauzate de climă.

Acesta urmărește să înțeleagă FFL propus pe baza (i) impactului său în UE în domenii precum emisiile, cererea de zboruri și diferitele grupuri sociale; și (ii) modului în care ar putea fi pus în aplicare și oricăror considerații juridice relevante. În sprijinul acestei informări în aceste două domenii (i și ii) sunt două rapoarte comandate:

- Un exercițiu bazat pe un model care analizează dinamica economică a unui FFL aplicat traficului aerian european, pe baza modelului de prognoză AERO-MS, considerat pe scară largă. *CE Delft, 2024*<sup>16</sup> denumită în continuare analiza CE Delft.
- O evaluare a fezabilității juridice care analizează alinierea unei FFL la legislația UE în vigoare și orice modificări de reglementare care ar putea fi necesare. *AdaStone Law, 2024* denumită în continuare evaluarea juridică.

## II. POLITICI EXISTENTE PENTRU COMBATEREA EMISIILOR DIN AVIAȚIE

### EMISIILE VIITOARE DIN AVIAȚIA EUROPEANĂ ȘI REFUELEU

O reglementare puternică va fi esențială pentru ca aviația să devină compatibilă cu schimbările climatice. Elementul central al legislației UE în această privință este ReFuelEU, o nouă lege din cadrul pachetului european Green Deal, care impune ca, până în 2050, 70% din combustibilul pentru aviație să provină din înlocuitori de combustibil sau (așa-numiții combustibili sustenabili pentru aviație (SAF)). Până în 2030, obiectivul este de 6%, iar până în 2035 de 20%. Înainte de adoptarea ReFuelEU, modelarea realizată de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației prevedea o schimbare minimă a emisiilor din aviația europeană până în 2050.<sup>17</sup> Modelarea realizată de Comisia Europeană pentru procesul de elaborare a politicii ReFuelEU susține că această politică ar putea reduce emisiile din sector cu până la 60% față de previziunile anterioare punerii în aplicare a politicii.<sup>18</sup>

Deși ReFuelEU va determina probabil unele reduceri ale emisiilor, acestea nu vor avea loc pe termen scurt (atunci când sunt cele mai necesare), iar amploarea reducerii rămâne incertă. Sectorul aviației a ratat toate cele 50 de obiective climatice stabilite în secolul XXI, cu excepția unuia singur.<sup>19</sup> Progresele vor depinde de succesul industriei în dezvoltarea și extinderea combustibililor pe care politica urmărește să îi promoveze și de dovedirea capacității acestora de a genera o reducere reală, pe termen lung, a emisiilor.

Deși legislația include dispoziții de încurajare a aprovizionării cu înlocuitori ai combustibililor fosili din biocombustibili avansați și e-kerosen - variante ale așa-numitelor SAF - cu acreditări pretins mai durabile, persistă îndoieli cu privire la impactul net asupra mediului chiar și al celor mai promițătoare variante ale așa-numitelor SAF, precum și cu privire la compromisurile pe care acești combustibili le creează (de exemplu, pierderea de terenuri și de energie disponibilă pentru alte utilizări, cum ar fi hrana, încălzirea și transportul local).

ReFuelEU va duce probabil la creșterea prețurilor pentru călătoriile cu avionul, dar nu oferă niciun nivel garantat de reducere globală a emisiilor. Într-adevăr, fără politici directe de gestionare a cererii în pachetul ReFuelEU, este posibil (deși puțin probabil) ca emisiile să crească. Creșterea cererii, care generează mai multe călătorii și distanțe mai lungi, alături de performanțele slabe ale combustibililor alternativi în ceea ce privește reducerea emisiilor nete de carbon, ar putea continua să depășească progresele în materie de reducere a emisiilor. Între timp, emisiile fără carbon, care nu sunt abordate de ReFuelEU, ar putea continua să producă majoritatea efectelor nocive ale aviației asupra climei.

Analiza realizată de CE Delft sugerează că, în cel mai optimist caz, impactul politicii ReFuelEU asupra emisiilor înseamnă în continuare o reducere insuficientă a daunelor climatice. Acest lucru este valabil în special atunci când se ia în considerare ceea ce ar putea reprezenta o cotă europeană echitabilă din bugetul global de emisii rămase. După cum se arată în analiza CE Delft, majoritatea previziunilor privind reducerea emisiilor de dioxid de carbon în aviația europeană se bazează pe ipoteza că Europa poate continua să consume o parte disproporționată din bugetul de emisii de dioxid de carbon rămase. Dacă bugetul ar fi distribuit în mod uniform între cetățenii lumii, cota Europei<sup>ii</sup> ar fi de aproximativ 6,4%. Acest lucru ar necesita ca Europa să realizeze o reducere a emisiilor de carbon mult mai rapidă decât cea indicată de ReFuelEU. Chiar și în cazul în care cota Europei este de 16,4 %, pe baza statutului său de dezvoltare socioeconomică, ReFuelEU tot nu asigură o decarbonizare suficient de rapidă și lasă Europa puternic dependentă de tehnologiile de eliminare

ii Aici ne referim la țările Europa31 definite de CE Delft.

## O TAXĂ PENTRU CĂLĂTORI AVIATICI FRECVENȚI ÎN EUROPA

### ARGUMENTE MORALE, ECONOMICE ȘI JURIDICE

a carbonului, care nu există încă la scară largă și sunt susceptibile de a fi costisitoare atât din punct de vedere financiar, cât și energetic.

#### ROLUL TAXELOR PE CARBON ȘI PE COMBUSTIBIL

Taxele pe carbon și obligațiile de compensare fac parte, de asemenea, din mixul de politici climatice pentru aviația europeană. În timp ce traficul aerian intră de ceva timp în sfera de aplicare a schemei de comercializare a certificatelor de emisii (ETS), companiile aeriene au beneficiat inițial de o protecție semnificativă prin alocarea de cote de emisii gratuite. Deși aceste cote sunt în prezent în curs de retragere, expunând companiile aeriene la prețul integral de piață al permiselor de emisii de carbon ETS, prețul de piață rămâne relativ scăzut, cu un impact redus asupra prețurilor biletelor și asupra cererii de trafic aerian.

O limitare esențială a eficacității ETS este faptul că, în prezent, acesta se aplică numai zborurilor în interiorul Europei, ceea ce înseamnă că traficul pe distanțe lungi în afara Europei nu implică nicio taxă. Pe scena internațională, negocierile au stabilit mecanismul CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). CORSIA impune companiilor aeriene obligația de a achiziționa compensații de emisii aprobate pentru emisiile care depășesc un nivel de referință istoric. Această caracteristică de concepție înseamnă că majoritatea traficului aerian existent este efectiv exceptat de la mecanismul CORSIA. În plus, obligațiile de compensare pot fi achiziționate în prezent la un preț extrem de scăzut și există preocupări cu privire la eficiența reală a compensărilor în reducerea emisiilor. De asemenea, proiectele de compensare au un bilanț foarte slab în ceea ce privește protecția drepturilor omului și integritatea ecosistemelor.<sup>iii</sup> UE s-a angajat să revizuiască eficacitatea CORSIA în 2026 și va lua în considerare extinderea ETS pentru a acoperi destinații din afara UE în cazul în care CORSIA va fi considerat inefficient în ceea ce privește reducerea emisiilor.

Un privilegiu al sectorului aviatic european este scutirea largă de taxe pe combustibil și de TVA. În alte industrii, astfel de taxe sunt

comune și creează un stimulent suplimentar pentru persoanele fizice și juridice de a trece la combustibili alternativi sau de a reduce cererea. În ciuda eforturilor diplomatice îndelungate din UE, o taxă pe combustibil nu a fost încă extinsă la aviație. Cu toate acestea, propunerea face parte din planurile Fit for 55 ale UE. În octombrie 2023, se zvonea că o astfel de taxă era încă luată serios în considerare, dar cu o decizie amânată până după alegerile din 2024.<sup>20</sup>

Unele state percep o taxă de plecare sau o taxă pe biletele de avion. Unele taxează mai mult zborurile pe distanțe scurte, deoarece călătoriile pot fi ușor transferate către transportul terestru; altele taxează mai mult zborurile pe distanțe lungi, deoarece sunt cele mai mari consumatoare de emisii. Valoarea relativă a acestor taxe este scăzută în comparație cu valoarea altor scutiri fiscale și variază foarte mult de la o țară la alta. Pentru informații suplimentare, a se vedea Transport and Environment (2023), care estimează că, până în 2025, guvernele europene vor pierde venituri potențiale de 47 de miliarde EUR din aviație.<sup>21</sup>

#### DECALAJUL DE POLITICĂ

În general, în prezent nu există măsuri suficiente pentru a garanta realizarea reducerilor de emisii necesare pentru aviație. Analiza bugetelor de carbon în raport cu politica existentă realizată de CE Delft arată că traiectoria actuală va conduce fie la o depășire a obiectivelor de încălzire globală convenite la nivel internațional, fie la acțiuni de urgență viitoare extrem de costisitoare și perturbatoare pentru reducerea tardivă a emisiilor cu ajutorul unor tehnologii care ar putea sau nu să se materializeze în cele din urmă.

Fie prin înăsprirea măsurilor existente, fie prin introducerea de noi măsuri, pare inevitabil ca prețul zborurilor să crească. Dacă nu se iau măsuri, această creștere va avea un impact relativ mai mare asupra grupurilor mai sărace care zboară rar decât asupra celor care zboară frecvent și sunt înstăriți. Acest lucru reprezintă un risc pentru acceptarea de către public a măsurilor necesare și, eventual, și pentru sprijinul public pentru o tranziție climatică mai amplă, la viteza și amploarea necesare.

iii A se vedea, de exemplu, activitatea Carbon Brief de cartografiere a 61 de rapoarte privind eșecurile compensării emisiilor de carbon din întreaga lume: <https://interactive.carbonbrief.org/carbon-offsets-2023/mapped.html>

## **O TAXĂ PENTRU CĂLĂTORI AVIATICI FRECVENȚI ÎN EUROPA** ARGUMENTE MORALE, ECONOMICE ȘI JURIDICE

Există argumente foarte puternice în favoarea unei noi măsuri politice care să controleze emisiile din traficul aerian pe termen scurt și mediu și, eventual, pe termen lung. Ideea unui nou mecanism de taxare a aviației, bazat pe solidaritatea internațională, nu este nouă. În 2005, nouă țări, inclusiv Franța, au pus în aplicare o taxă de solidaritate pe biletele de avion. De la introducerea acesteia, sute de milioane de euro au fost colectate pentru Unitaid și activitatea sa de diagnosticare și tratare a unor boli precum malaria și HIV/SIDA. Deși grupurile de coordonare din domeniul aviației, cum ar fi Asociația Internațională de Transport Aerian (IATA), au protestat vehement împotriva taxei, se sugerează că impactul final al acesteia asupra sectorului a fost minim, atât în ceea ce privește impactul asupra prețului билетelor, cât și în ceea ce privește concurența între țările impozitate și cele neimpozitate.<sup>22</sup> Nici ideea de a varia ratele fiscale relative aplicate билетelor de avion în funcție de meritele sociale ale zborului în cauză nu este nouă. Timp de mulți ani, guvernele din întreaga Europă au acordat reduceri de taxe pentru rutele aeriene către locații îndepărtate, atât pentru obiective sociale, cât și economice. ETS funcționează în mod similar pentru un scop social, percepând o taxă menită să sprijine obiectivul comun de reducere a emisiilor de carbon.



## III. TAXĂ PENTRU ZBORURILE FRECVENTE

### CUM AR PUTEA ARĂTA ACESTĂ TAXĂ

Analiza noastră este ilustrativă, demonstrând impactul potențial și eficiența unei taxe. Conceptul nostru de bază înlocuiește taxele existente pe bilete cu o singură abordare europeană comună, dar imită multe caracteristici tipice ale taxelor naționale existente pe bilete. În conformitate cu taxele germane și franceze pe bilete, taxa crește pentru călătoriile pe distanțe mai lungi. Această caracteristică ar putea fi eliminată dacă UE ar reuși să instituie o taxă eficientă pe combustibilul de aviație. În conformitate cu taxa pe bilete a guvernului britanic, se aplică o suprataxă suplimentară pentru zborurile efectuate la clasa business și la clasa întâi. De asemenea, în conformitate cu abordarea guvernului britanic privind taxele pe bilete, se aplică o rată dublă pentru biletele de avion care pleacă din zona de implementare (în cazul nostru, Europa) și nu se percepe nicio taxă pentru zborurile care intră în zonă.

În modelarea realizată de CE Delft, nu s-a făcut nicio distincție între pasagerii care călătoresc în interes de serviciu (în general 10%-20%) și cei

care călătoresc în scop de agrement (inclusiv vacanțe și vizite la prieteni și familie). Cu toate acestea, alte studii care au analizat conceperea unui FFL au sugerat că călătoriile în interes de serviciu ar putea face obiectul unui sistem de taxe separat.<sup>23</sup> Alternativ, angajatorii ar putea compensa angajații pentru taxele suportate pentru îndatoririle profesionale.

Stabilirea tarifelor în cadrul FFL poate fi, de asemenea, realizată în mai multe moduri. Poziția noastră inițială a fost că tarifele ar trebui să fie stabilite în funcție de necesitățile climatice, adică tarifele ar trebui să fie stabilite la un nivel suficient de ridicat pentru a asigura toate reducerile de trafic necesare pentru a plasa aviația într-o tranziție rapidă și echitabilă. Cu toate acestea, din testele noastre inițiale a reieșit că problema climatică a aviației este atât de mare, iar depășirea unei traiectorii rezonabile a emisiilor este atât de mare, încât acest lucru ar necesita o rată de impozitare extraordinar de ridicată, care este puțin probabil să fie fezabilă din punct de vedere politic. Ar fi necesară o serie de măsuri politice. Ca atare, analiza noastră ulterioară se bazează pe aprecierea noastră subiectivă a ceea ce ar putea reprezenta un tarif fezabil din punct de vedere politic, care să asigure, de asemenea, o reducere semnificativă a emisiilor. Nivelurile tarifelor FFL testate de CE Delft sunt prezentate în tabelul 1.

Analiza CE Delft analizează diferite modalități de calculare a unui buget echitabil de emisii de carbon rămase pentru aviația europeană. Munca lor ajunge la o gamă de niveluri de reducere a emisiilor necesare pe termen scurt imediat, între

**Tabelul 1: Programul de tarife FFL testat de CE Delft, indicând tarifele aplicate pentru un singur zbor, în creștere la fiecare două zboruri, și suprataxe suplimentare pentru distanțe mai lungi și clase de confort**

Numărul de zboruri într-o perioadă de 12 luni	FFL general pe zbor	Suprataxa de transport pe zbor mediu	Suprataxa de transport pe zbor lung	Suprataxa business/clasa întâi pe zbor
1 & 2	0	€50	€100	€100
3 & 4	€50	€50	€100	€100
5 & 6	€100	€50	€100	€100
7 & 8	€200	€50	€100	€100
9 sau mai mult	€400	€50	€100	€100

**Tabelul 2: Impacturile principale ale unui FFL pus în aplicare în 2028 față de scenariul de bază, fără politica FFL**

	Scenariul de bază 2028	Scenariul FFL 2028	% modificare
Călătorii de pasageri	1137mn	844mn	-26%
Emisiile de carbon	188,5 Mt	148,6 Mt	-21%
Venituri fiscale	10,5 miliarde EUR	74,1 miliarde EUR	607%

-25% și -82%. Estimarea inferioară presupune o creștere considerabilă a ponderii emisiilor din aviație în Europa în deceniile următoare. Având în vedere natura în mare parte neesențială a majorității traficului aerian și alte domenii importante ale economiei care se confruntă, de asemenea, cu provocări majore în materie de reducere a emisiilor de carbon, considerăm că o reducere echitabilă a emisiilor pe termen scurt este de cel puțin -45%.

Țintind o reducere pe termen scurt de -45%, taxa propusă de noi poate asigura aproximativ jumătate din reducerea necesară a emisiilor din aviație. Prin urmare, ar fi necesare măsuri suplimentare. Acestea ar putea include plafoane privind numărul de zboruri, cum ar fi la aeroportul Schiphol din Amsterdam, politici de reducere a sloturilor și limite privind zborurile deosebit de problematice, cum ar fi rutele pe care se poate călători cu trenul, zborurile de noapte sau avioanele private, precum și limite privind clasele de confort mai dăunătoare ale călătoriei (de exemplu, pasagerii de la clasa business au emisii semnificativ mai mari per scaun). De asemenea, ar fi importante taxe europene și internaționale semnificative pe kerosen, caz în care FFL ar putea fi redus la ideea sa de bază de taxă progresivă, fără suprataxele de distanță. Orice măsură, inclusiv un FFL, care reduce cererea de zboruri, este susceptibilă de a aduce beneficii și în ceea ce privește reducerea emisiilor de non-carbon ale aviației și a impactului acestora asupra climei. Cu toate acestea, având în vedere că acestea constituie probabil cea mai mare parte a daunelor climatice cauzate de traficul aerian, vor fi necesare și alte politici specifice în acest domeniu.

Modelul dezvoltat de CE Delft testează impactul FFL în 2028 în raport cu previziunile de referință fără o politică FFL. CE Delft a furnizat, de asemenea, o analiză de sensibilitate suplimentară

care analizează impactul unora dintre ipotezele din concepția politicii. Modelul FFL al CE Delft utilizează ca date de intrare pentru previziunile privind traficul aerian datele din sistemul de modelare AERO-MS (Aviation Emissions and evaluation of Reduction Options Modelling System). Acest model este modelul preferat al Comisiei Europene și este deținut de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (EASA). Elasticitatea prețurilor este utilizată pentru a simula răspunsul cererii pasagerilor ca urmare a modificărilor viitoare ale prețurilor biletelor datorate punerii în aplicare a unui FFL. Detalii complete privind ipotezele de modelare pot fi găsite în raportul CE Delft.<sup>24</sup>

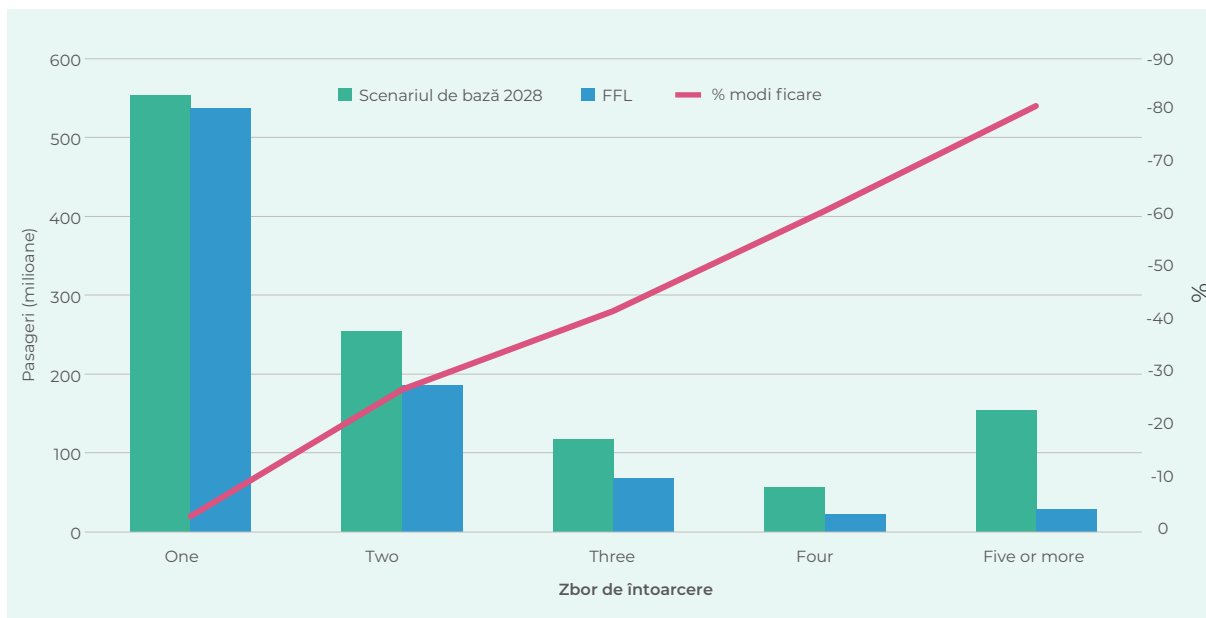
## REZULTATE

FFL se dovedește foarte eficient ca instrument de reducere a emisiilor și de creștere a veniturilor. Modelul de taxă testat generează o reducere cu 26% a numărului de pasageri în 2028, ceea ce conduce la o reducere cu 21% a emisiilor de carbon (tabelul 2). O reducere similară a impactului emisiilor fără carbon asupra climei este probabilă, dar nu a fost modelată explicit de CE Delft. Taxele suplimentare plătite prin FFL generează o creștere de 63,6 miliarde EUR (607%) a veniturilor fiscale nete. Prin utilizarea veniturilor fiscale pentru a investi în reducerea avansată a emisiilor, adaptarea la schimbările climatice și refacerea naturii, impactul pozitiv al FFL ar fi și mai mare.

Majoritatea (54%) acestor economii sunt asigurate de pasagerii care, altfel, ar fi efectuat patru sau mai multe zboruri dus-întors pe an (figura 2) - un grup care reprezintă doar 4,5% din populația Europei Occidentale. Persoanele care efectuează un singur zbor dus-întors pe an sunt afectate în mod minim, în special în cazul zborurilor pe distanțe scurte. Acest lucru se datorează faptului că, în modelarea noastră, primele două zboruri simple (adică primul zbor dus-întors) sunt scutite

## O TAXĂ PENTRU CĂLĂTORI AVIATICI FRECVENȚI ÎN EUROPA ARGUMENTE MORALE, ECONOMICE ȘI JURIDICE

**Figura 2: Cererea de pasageri grupată în funcție de numărul de zboruri dus-întors efectuate pe an în scenariile cu și fără FFL**

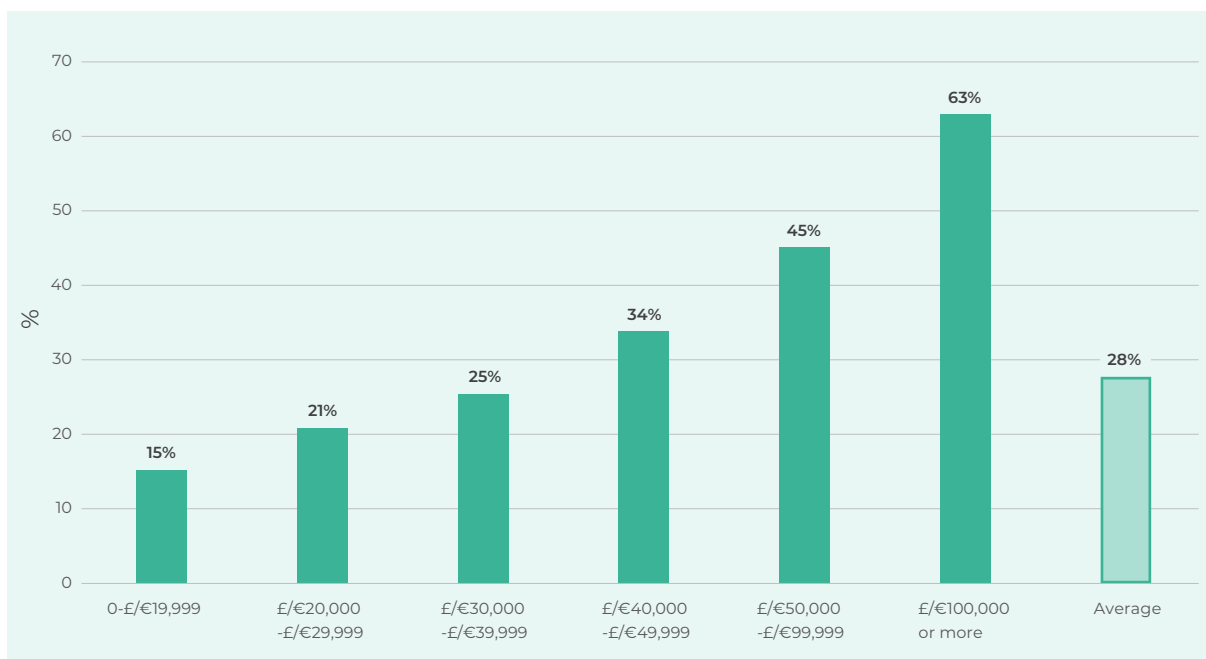


Sursă: CE Delft, 2024

de FFL (deși ar trebui plătită o suprataxă pentru distanță/clasă și/sau o taxă pe carbon). Acest lucru înseamnă, de asemenea, că acei clienți care zboară din țări cu taxe existente pe bilete ar putea beneficia de o reducere a prețului la primul zbor. Utilizând datele de sondaj furnizate de More

in Common, putem observa că, în majoritatea țărilor vest-europene, aproximativ 70% din populație nu ar fi afectată de FFL, deoarece fie nu zboară deloc, fie efectuează un singur zbor dus-întors pe an.<sup>25</sup>

**Figura 3: Proporția gospodăriilor afectate de taxele pentru zborurile frecvente, defalcată în funcție de grupa de venituri, agregată în Regatul Unit, Germania, Țările de Jos, Belgia, Franța și Spania**



Sursă: Analiza NEF a sondajelor More in Common

## O TAXĂ PENTRU CĂLĂTORI AVIATICI FRECVENȚI ÎN EUROPA

### ARGUMENTE MORALE, ECONOMICE ȘI JURIDICE

**Tabelul 3: Date-cheie privind zborurile frecvente și impactul unui FFL în șase țări europene (unde au fost disponibile date detaliate)**

Țara	Proporția populației care zboară de mai mult de trei ori pe an	Proporția populației care plătește cel puțin o taxă FFL	Schimbarea numărului de călătorii de pasageri în scenariul FFL	Modificarea emisiilor din aviația națională în scenariul FFL	Venituri suplimentare obținute în scenariul FFL
Belgia	5.8%	34.0%	-33%	-28%	€1664m
Franța	2.7%	20.5%	-33%	-25%	€9899m
Germania	6.4%	26.5%	-20%	-17%	€8328m
Țările de Jos	5.5%	36.5%	-12%	-12%	€3018m
Spania	4.8%	26.6%	-33%	-28%	€8097m
Regatul Unit	4.7%	25.3%	-22%	-17%	€9108m

Reducerile de zbor sunt asigurate în mod covârșitor de grupurile sociale cu venituri mai mari. În Europa de Vest, gospodăriile cu cele mai mari venituri (de exemplu, gospodăriile cu venituri de peste 100 000 GBP/€) sunt de peste patru ori mai susceptibile de a plăti orice taxă în cadrul FFL (fără a lua în considerare suprataxele de distanță/clasă) decât persoanele cu cele mai mici venituri. Doar 28% dintre gospodării plătesc orice taxă, procentul scăzând la 15% în rândul gospodăriilor care câștigă sub 20 000 £/€ pe an (figura 3).

### IMPACTUL LA NIVEL NAȚIONAL

Tendențele generale la nivel național sunt coerente între națiunile europene. Activitatea de zboruri frecvente este redusă, în principal prin reducerea zborurilor grupurilor sociale mai bogate. Principalul motor al diferențelor dintre națiuni depinde de ponderea pasagerilor care călătoresc în transfer. Întrucât zborurile de transfer nu sunt supuse unei taxe suplimentare, țările cu o pondere mai mare a pasagerilor de transfer (Țările de Jos și Regatul Unit) înregistrează o scădere proporțională mai mică a traficului aerian. După cum se arată în tabelul 3, toate guvernele beneficiază de venituri noi foarte importante.



## IV. CONSIDERAȚII PRIVIND FEZABILITATEA

Un FFL este posibil din punct de vedere juridic la nivelul UE și la nivel național. În ceea ce privește chestiunea fundamentală a taxelor aeronautice paneuropene în general, o analiză a Comisiei Europene din 2005<sup>26</sup> privind participarea voluntară a statelor membre la un sistem internațional de introducere a unei taxe obligatorii pentru pasageri la nivel național a susținut că “nicio constrângere juridică specifică nu ar interzice punerea în aplicare a unui astfel de sistem”. Într-adevăr, există mai multe exemple naționale de taxe aeriene, inclusiv o contribuție ecologică<sup>iv</sup> pe zborurile franceze, care demonstrează puterea și interesul guvernelor de a crea noi taxe pe biletele de avion.

Din punct de vedere juridic, principiul subsidiarității [Tratatul privind Uniunea Europeană, articolul 5 alineatul (3)], care definește circumstanțele în care este preferabil ca acțiunile să fie întreprinse la nivelul UE mai degrabă decât de către statele membre, sugerează că atât mediul, cât și transportul reprezintă domenii în care responsabilitatea poate fi partajată.

În prezent, UE aplică politici de mediu și climatice comune. Politica de mediu a UE aderă în special la principiul “poluatorul plătește”, care prevede că emițătorul de poluanți trebuie să acopere costurile asociate combaterii poluării.<sup>27</sup> Această abordare asigură o internalizare parțială a costurilor, permițând impunerea de taxe sau tarife poluatorilor, în loc să împovăreze întreaga comunitate. Cu toate acestea, unii susțin că acest principiu nu este pus în aplicare în mod eficient în industria aviatică din cauza subimpozitării prelungite a sectorului și a subvenționării excesive, ceea ce conduce la prețuri artificial scăzute pentru călătoriile cu avionul.<sup>28</sup> Atât schema UE de comercializare a certificatelor

de emisii, cât și contribuția europeană pentru materialele plastice sunt exemple relevante de reglementare coordonată în scopuri de mediu care consacră principiul “poluatorul plătește” și, deși niciuna dintre acestea nu reprezintă măsuri fiscale în sensul cel mai tehnic, ambele au efecte similare.

Taxele sunt, de asemenea, incluse în domeniul de aplicare. Taxele la nivelul UE pot fi puse în aplicare din motive de mediu și atunci când este necesar pentru a consolida piața unică. Se pare că FFL s-ar încadra în ambele categorii, deoarece este în primul rând o taxă de mediu, iar armonizarea taxelor pe biletele de avion ar consolida piața unică. În prezent, taxele naționale pe biletele de avion sunt inconsecvente în întreaga Europă. Având în vedere dinamica internațională, transfrontalieră, a traficului aerian și libertatea de circulație a pasagerilor pentru a avea acces la aeroporturile de plecare dincolo de frontierele intra-UE, există argumente solide în favoarea trecerii la un cadru coerent pentru impozitarea biletelor de avion în întreaga Europă. Acest lucru ar sprijini asigurarea unor condiții de concurență echitabile și integritatea pieței unice.

Exemplul taxei de solidaritate pusă în aplicare de Franța și de o serie de țări neeuropene arată că nu este esențial ca toate țările din Europa să semneze o astfel de taxă. Cu toate acestea, ar trebui să existe o abordare paneuropeană, în special pentru o taxă cu caracteristicile FFL (adică care necesită un anumit grad de urmărire a călătoriilor individuale).

O provocare în această privință va fi necesitatea unanimității între statele membre pentru punerea în aplicare a unei noi măsuri fiscale a UE. În ciuda regulii unanimității, există exemple în care s-au înregistrat progrese în domeniul fiscal. Statele membre au convenit asupra unei directive a Consiliului care stabilește un nivel minim global de impozitare pentru grupurile de întreprinderi multinaționale și pentru grupurile naționale la scară largă, directivă care a fost adoptată în cadrul procedurii legislative speciale. Cu toate acestea, chestiunile fiscale sunt controversate și, de exemplu, revizuirea Directivei privind impozitarea energiei continuă să fie blocată.<sup>29</sup> Unii politicieni pledează pentru reforme instituționale care ar putea face ca

iv Din 2020, pe lângă taxa de solidaritate, se plătește și o contribuție ecologică.

## O TAXĂ PENTRU CĂLĂTORI AVIATICI FRECVENȚI ÎN EUROPA

### ARGUMENTE MORALE, ECONOMICE ȘI JURIDICE

mai multe subiecte, inclusiv cele fiscale, să fie decise prin vot cu majoritate calificată.<sup>30</sup> Cu toate acestea, în cazul în care unanimitatea ar fi necesară și nu ar fi obținută în intervalul de timp

relevant, primul pas pentru punerea în aplicare a FFL ar trebui să fie țările singure sau o alianță a celor care doresc acest lucru.

Consultanța juridică pe care am solicitat-o de la AdaStone Law evaluează fezabilitatea juridică pentru punerea în aplicare a unei anumite forme de FFL în Europa. Principalele provocări care ar trebui să fie luate în considerare sunt următoarele:

#### **GDPR (Regulamentul general privind protecția datelor)**

La nivelul UE, EUDPR<sup>31</sup> stabilește norme privind modul în care instituțiile, organele, oficiile și agențiile UE trebuie să trateze datele cu caracter personal pe care le dețin despre persoane. Punerea în aplicare a unui FFL va necesita fie urmărirea datelor de zbor ale unei persoane, fie cel puțin capacitatea unei autorități fiscale de a investiga datele de zbor ale unei persoane pentru a asigura respectarea normelor fiscale. Principala provocare va fi să se asigure că FFL respectă testul subsidiarității / proporționalității, adică să se justifice de ce impunerea unei taxe în scopuri sociale și de mediu are prioritate față de dreptul la viață privată în ceea ce privește datele de circulație, justificând astfel crearea unei baze de date a pasagerilor. În timp ce datele sunt, de fapt, deja urmărite în scopuri de securitate, astfel de obiective de securitate sunt protejate printr-o poziție mai puternică în testul de proporționalitate. Consultanța noastră juridică sugerează că ar trebui să fie posibil să se asigure o concepție FFL compatibilă cu GDPR, cu condiția ca UE să stabilească un temei juridic solid care să demonstreze că există un interes public în urmărirea datelor individuale de călătorie și că acest interes trece testul de proporționalitate atunci când se ia în considerare dreptul la viață privată al unei persoane.

#### **Identificarea persoanelor**

În ceea ce privește zborurile intra-UE, resortisanții UE au dreptul de a zbura fie cu un pașaport valabil, fie cu o carte de identitate. Acest lucru adaugă un nivel de complexitate la urmărirea comportamentului de zbor al unei persoane. Având în vedere această limitare și preocupările legate de GDPR, analiza noastră sugerează că cea mai eficientă abordare de implementare ar fi crearea unui număr unic de identificare a pasagerilor. Acest număr ar fi

legătura cu o bază de date gestionată la nivel central care ar urmări numerele de zbor și care ar fi accesată de vânzătorul de bilete în etapele finale ale procesului de vânzare. Utilizarea unor astfel de numere de călător este din ce în ce mai frecventă. În SUA, aproximativ 27 de milioane de persoane au un număr de călător cunoscut (Known Traveller Number). Acest identificator gestionat de guvern este conceput în principal pentru a accelera prelucrarea informațiilor privind securitatea călătorilor.

#### **Transparența prețurilor**

O altă provocare constă în luarea în considerare a obligației prevăzute la articolul 23 din Regulamentul 1008/2008, conform căruia toate taxele inevitabile și previzibile trebuie incluse în primul și ultimul preț al biletului prezentat clientului. Acest lucru presupune ca vânzătorii de bilete să fie cumva "conștienți" de statutul FFL al unei persoane (adică numărul de zboruri efectuate anterior în cursul anului) în momentul prezentării prețului biletului. În mod ideal, Comisia Europeană și Consiliul ar acorda fie un amendament la această legislație, fie o reinterpretare care ar permite o flexibilitate suplimentară vânzătorilor. Ideea ca vânzătorii de bilete să contacteze baza de date de urmărire a zborurilor înainte de procesul de vânzare pare oneroasă. Cu puțină flexibilitate, ar fi posibil ca persoana fizică să introducă în mod voluntar în caseta de căutare a biletelor (atunci când adaugă destinația, datele etc.) numărul de zboruri efectuate în ultimul an fiscal pentru a obține un preț de ofertă inițial care să includă taxa FFL estimată. După ce persoana își selectează zborul și trece prin procesul de confirmare a rezervării, se stabilește un contact oficial cu baza de date a pasagerilor pentru a confirma acuratețea datelor autodeclarate.

## V. VENITURI

**T**ranziția globală necesită o creștere substanțială a investițiilor de capital, estimate la aproximativ 3,5 miliarde de dolari anual până în 2050. Deși o parte din aceste investiții va fi redusă prin scăderea cheltuielilor cu combustibilii fosili, deficitul net de investiții se ridică încă la 3 miliarde de dolari pe an, echivalentul a 1,3% din PIB-ul global mediu anual anticipat pentru următoarele trei decenii. Cea mai mare provocare constă în orientarea investițiilor către țările cu venituri medii și mici. Se estimează că este necesară o creștere de patru ori față de nivelurile actuale, până la aproximativ 900 de miliarde de dolari pe an până în 2030.<sup>32</sup> În plus, ONU afirmă că există un deficit anual de finanțare pentru adaptare de 194 miliarde-366 miliarde de dolari.<sup>33</sup> Pierderile și daunele în țările din sudul globului sunt estimate la 425 de miliarde de dolari în 2020 și la 671 de miliarde de dolari în 2030.<sup>34</sup> O parte din investițiile necesare pentru acoperirea acestor costuri vor proveni de la investitorii privați, însă va fi nevoie de o creștere semnificativă a investițiilor publice pentru a asigura tranziția economiilor noastre, pentru a proteja oamenii și mijloacele de subzistență de impactul tot mai puternic al schimbărilor climatice și pentru a reconstrui în urma pierderilor și daunelor.

În Europa, guvernele vor trebui să majoreze investițiile publice cu cel puțin 260 de miliarde EUR pe an<sup>35</sup> pentru a-și îndeplini angajamentele în materie de climă, în timp ce o sumă suplimentară de 192 de miliarde EUR<sup>36</sup> este necesară pentru a acoperi deficitele de investiții sociale (de exemplu, școli, spitale și locuințe). O analiză recentă a NEF și a Confederației Europene a Sindicatelor<sup>37</sup> a constatat că, în conformitate cu noile norme fiscale ale UE - norme care reglementează împrumuturile și cheltuielile naționale - doar trei state membre ar avea suficientă capacitate de cheltuieli publice pentru a acoperi aceste deficite de investiții. Vor fi necesare finanțări suplimentare pentru a investi în protejarea UE de riscurile climatice în creștere rapidă.<sup>38</sup>

Pentru a depăși deficitul de investiții la nivel mondial și european, guvernele vor trebui, în primul rând, să permită împrumuturi mai sigure pentru a investi în servicii publice de calitate și în tranziția ecologică. Astfel de investiții se vor amortiza de la sine, deoarece au efecte de multiplicare ridicată,<sup>39</sup> reduc costurile viitoare pentru finanțele publice ale daunelor de mediu evitabile (inclusiv sănătatea),<sup>40</sup> construiesc economii și societăți mai rezistente, precum și contribuie la sustenabilitatea datoriei.

În al doilea rând, guvernele trebuie să crească impozitarea progresivă. Este necesar să se crească atât impozitele pe activitățile poluante, cum ar fi zborurile frecvente, cât și impozitarea celor mai bogați pentru a se asigura că aceștia contribuie cu partea lor echitabilă la investițiile publice necesare.

FFL va fi o componentă importantă a unei strategii de finanțare a eforturilor de atenuare și adaptare atât la nivel european, cât și la nivel mondial. Analiza noastră arată că un FFL ar putea genera 74,1 miliarde EUR anual pentru cele 31 de țări europene analizate și 56,4 miliarde EUR pentru UE27. Aceasta ar reprezenta o creștere de 63,6 miliarde EUR a veniturilor fiscale pentru 31 de țări europene și o creștere de 50,9 miliarde EUR pentru UE27. Pentru context, acest buget este similar cu cheltuielile UE pentru politica agricolă comună (PAC), care au costat 55,7 miliarde EUR în 2021.<sup>41</sup> Aceste venituri fiscale suplimentare ar putea finanța extinderea sistemelor noastre de transport public, a infrastructurii pentru biciclete, a producției de energie regenerabilă și a eficienței energetice și ar contribui la plata de către UE a părții sale echitabile din finanțarea globală a schimbărilor climatice și a pierderilor și daunelor.

Propunerea noastră de a genera venituri fiscale dintr-o taxă de aviație își are originea într-un apel de lungă durată lansat de țările cel mai puțin dezvoltate în 2008 în vederea introducerii unei taxe internaționale de adaptare pentru pasagerii aerieni (IAPAL), pentru a obține venituri din aviație și pentru a asigura o finanțare mai adecvată pentru activitățile de adaptare.<sup>42</sup> De asemenea, în cadrul COP28, s-a discutat din nou despre utilizarea unei taxe de aviație pentru fondul de pierderi și daune, care este extrem de subfinanțat.<sup>43</sup>

## O TAXĂ PENTRU CĂLĂTORI AVIATICI FRECVENȚI ÎN EUROPA

### ARGUMENTE MORALE, ECONOMICE ȘI JURIDICE

O altă propunere a fost făcută de ICCT în raportul său pe anul 2022, afirmând că obținerea unor venituri de 121 de miliarde de dolari în 2019 ar fi fost posibilă cu un FFL începând de la 9 dolari pentru al doilea zbor al unei persoane până la 177 de dolari pentru al douăzecilea zbor în același an.<sup>44</sup> Aceștia propun ca veniturile să fie date industriei pentru decarbonizare, cu alte cuvinte, pentru dezvoltare tehnologică. Noi susținem că veniturile colectate din zborurile frecvente nu trebuie utilizate pentru sprijinirea directă a industriei, deoarece acestea sunt mai degrabă organizații orientate spre profit decât spre interesul public, au așteptat zeci de ani pentru a realiza progresele tehnologice necesare, au primit miliarde de dolari pentru salvare în timpul Covid și continuă să fie subvenționate în continuare. Prin urmare, veniturile obținute ar trebui să fie utilizate direct pentru construirea de alternative la aviație și pentru asumarea responsabilității pentru datoria istorică și actuală față de climă.

De asemenea, este necesar să se recunoască faptul că vor exista unele comunități, în Europa și la nivel mondial, care depind de turism și care vor fi afectate negativ de un FFL. De asemenea, pandemia Covid-19 a arătat drastic ce se întâmplă cu regiunile dependente exclusiv de turism. Prin urmare, o parte din fondurile generate ar trebui să fie utilizate pentru a sprijini comunitățile care au devenit dependente de turismul de masă și de serviciile conexe pentru a crea legături prin intermediul unor moduri de transport mai durabile, în special transportul public terestru, și pentru a-și diversifica economiile într-un mod autodeterminat și durabil.

### CUM AR PUTEA FFL SĂ FINANȚEZE TRANZIȚIA ECOLOGICĂ EUROPEANĂ

Noile norme fiscale ale UE limitează posibilitățile de investiții publice naționale suplimentare pentru atingerea obiectivelor în materie de climă și energie, deoarece acestea impun reducerea datoriei și a deficitului, ceea ce înseamnă că 16 state membre vor trebui să facă reduceri bugetare,<sup>45</sup> în loc să stimuleze investițiile publice ecologice. Aceasta înseamnă că UE va trebui să majoreze taxele la nivel național sau la nivelul

UE și să creeze o nouă datorie europeană comună pentru a asigura investițiile publice necesare în atenuarea schimbărilor climatice și adaptarea la acestea în UE. Această creștere a cheltuielilor publice ar putea fi direcționată către extinderea și modernizarea sistemului feroviar european, extinderea transportului public în orașe și în comunitățile rurale, făcându-l mai accesibil și mai ieftin, extinderea producției de energie regenerabilă, modernizarea locuințelor și punerea în aplicare a unei politici industriale specifice și condiționate. Astfel de investiții nu numai că reduc emisiile, dar sunt și esențiale pentru asigurarea unei tranziții echitabile din punct de vedere social, precum și pentru îmbunătățirea capacității de producție a economiei europene.

Noile taxe la nivelul UE ar putea, de asemenea, face mai probabilă crearea unui vehicul de investiții la nivelul UE. Un vehicul de investiții al UE, care înseamnă împrumuturi ale UE de pe piețele de capital pentru a crea un fond de investiții publice, ar putea permite UE să anticipeze investiții ecologice și sociale esențiale, permițând partajarea costurilor între generații, ceea ce înseamnă că costul investițiilor publice este repartizat în timp. Facilitatea UE pentru redresare și reziliență, care a fost pusă în aplicare ca răspuns la repercusiunile economice și sociale ale pandemiei Covid-19 și ale invaziei rusești din Ucraina, servește drept model pentru o astfel de inițiativă europeană de investiții. Există mai multe opțiuni pentru a asigura rambursarea. În primul rând, UE poate introduce "resurse proprii" suplimentare, termenul UE pentru veniturile fiscale. În al doilea rând, bugetul UE ar putea suferi reduceri ale cheltuielilor. În al treilea rând, statele membre ar putea să își majoreze contribuțiile la bugetul UE - aceasta fiind opțiunea implicită. Opțiunea preferabilă ar fi implementarea de noi taxe sau resurse proprii la nivelul UE pentru a finanța rambursarea datoriilor.

De asemenea, ar putea fi prevăzut un program pilot în mai multe state membre, statele membre participante utilizând veniturile pentru a avansa tranziția internă, precum și pentru a-și spori contribuțiile la pierderile și daunele globale și la atenuarea schimbărilor climatice.



### **CUM AR PUTEA FFL SĂ FURNIZEZE FINANȚARE PENTRU STATELE DIN SUDUL GLOBAL ȘI SĂ SPRIJINE INSTITUȚIILE ONU DE FINANȚARE ÎMPOTRIVA SCHIMBĂRILOR CLIMATICE**

La nivel global, modul de finanțare a tranziției ecologice devine cea mai importantă problemă.<sup>46</sup> Finanțarea actuală este cu mult sub ceea ce este necesar. Guvernele din nordul globului trebuie să își majoreze urgent contribuțiile la acoperirea pierderilor și daunelor și la atenuarea și adaptarea la schimbările climatice la nivel mondial. Deși se estimează că până în 2030 va fi nevoie de o finanțare de peste 1 miliard de dolari pentru adaptare și atenuare,<sup>47</sup> există, de asemenea, problema compensării pentru pierderi și daune, care ar trebui să ia forma unui transfer direct mai degrabă decât a unui acord de finanțare. Deși estimările variază, un studiu a sugerat că, până în 2030, ar putea fi înregistrate pierderi și daune în valoare de 580 de miliarde de dolari.<sup>48</sup>

Punerea în aplicare a unui FFL în Europa ar genera suficiente resurse financiare pentru a aloca o parte din acestea finanțării adaptării și atenuării în Sudul global și/sau compensării pierderilor și daunelor. Pentru a avea un impact real, pe lângă promisiunile deja făcute de unele guverne naționale, sunt necesare venituri consistente și pe termen lung care să fie cu adevărat suplimentare față de cheltuielile existente pentru ajutor extern. La nivel internațional, se acceptă din ce în ce mai mult faptul că sunt necesare noi taxe pentru a sprijini eforturile de atenuare și de adaptare în țările din sudul lumii. Acest lucru se reflectă, de exemplu, în lansarea, în 2023, a unui nou grup de lucru, inițiat de Franța și Kenya, pentru a promova noi taxe și impozite care să genereze fonduri pentru tranziție.<sup>49</sup> Noile tipuri de taxe sunt, de asemenea, abordate în cadrul documentelor Convenției-cadru a Organizației Națiunilor Unite privind schimbările climatice (CCONUSC) sub titlul “surse inovatoare de finanțare”.<sup>50</sup>

Alocarea unei părți din veniturile FFL pentru fondurile internaționale de dezvoltare are precedente. Începând din 2006, mai multe țări au adoptat o taxă de solidaritate pe biletele de avion, ca urmare a Declarației ONU din 2005 privind sursele inovatoare de finanțare a

dezvoltării. Aceasta ar putea constitui un model de utilizare repetată a veniturilor provenite din taxarea aviației, de care beneficiază în mare parte persoanele mai bogate din Nordul global, pentru a sprijini Sudul global.

O parte semnificativă a veniturilor unui FFL ar trebui să fie destinată finanțării atât a eforturilor de atenuare, cât și a sprijinului pentru pierderi și daune. O modalitate de a realiza acest lucru ar fi ca veniturile FFL să alimenteze un fond internațional de investiții publice, pentru a finanța eforturile de atenuare la nivel mondial și pentru a crea un flux continuu de venituri pentru subvențiile climatice în Sudul global și, eventual, pentru dividende în numerar pentru persoanele care se confruntă cu riscurile climatice. Unele propuneri de tip “cap and share” oferă structuri de acest tip și au potențialul de a unifica fluxurile de venituri din diverse surse, cum ar fi un FFL și alte taxe, inclusiv o taxă internațională pentru extracția combustibililor fosili.<sup>51</sup> În acest fel, fondurile globale de atenuare a schimbărilor climatice și de pierderi și daune pot avea un flux de venituri consistent și pe termen lung.

### **CUM AR PUTEA FFL SĂ SPRIJINE LUCRĂTORII ȘI SĂ CONTRIBUIE LA REALIZAREA UNEI TRANZIȚII ECHITABILE**

Modelul CE Delft, prezentat în această informare, analizează implementarea completă a unei FFL în anul exemplu 2028. Întrucât sunt necesare măsuri urgente, este de preferat o punere în aplicare mai timpurie, dar aceasta ar putea fi abordată sub forma unei implementări etapizate, pentru a oferi lucrătorilor și industriei timp să se adapteze la reducerea cererii. Este esențial să se protejeze mijloacele de subzistență ale lucrătorilor într-o tranziție echitabilă bine planificată, în care dialogul social cu lucrătorii, comunitățile și sindicatele este fundamental în toate etapele și la toate nivelurile.

Discuțiile și documentele anterioare elaborate în colaborare cu sindicatele din sectorul aviației au identificat mai multe măsuri importante,<sup>52, 53</sup> cum ar fi (i) promovarea creării de locuri de muncă alternative, în special în regiunile cele mai afectate, de preferință locuri de muncă decente și sigure în sectoare care consolidează reziliența la schimbările climatice; (ii) investiții în dezvoltarea competențelor și în recalificare, după cum este

## **O TAXĂ PENTRU CĂLĂTORI AVIATICI FRECVENȚI ÎN EUROPA** ARGUMENTE MORALE, ECONOMICE ȘI JURIDICE

necesar; (iii) limite negociate de sindicate privind concedierile; (iv) înlocuirea salariilor pentru o perioadă fixă în timpul căreia lucrătorii sunt sprijiniți să se perfecționeze și să se recalifice pentru noile industrii ecologice; și (v) utilizarea rotației naturale a forței de muncă pentru a facilita tranziția.

## VI. CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI INIȚIALE

**E** misiile din aviație reprezintă o amenințare majoră la adresa capacității noastre de a realiza o tranziție globală către o climă stabilă. Până în prezent, domeniul de aplicare al politicilor a fost insuficient pentru a aborda acest impact; acesta se bazează în mod excesiv pe tehnologii care nu există încă la scară largă și care nu sunt cu adevărat durabile. În plus, abordările care se află în prezent în cadrul politic nu sunt suficiente pentru a aborda problemele de inegalitate și acceptabilitate socială inerente problemei climatice a aviației. Cea mai mare parte a populației lumii nu zboară deloc. O mică minoritate de persoane care zboară frecvent consumă cea mai mare parte din bugetul de carbon rămas. Este nevoie urgentă de o politică mai echitabilă, mai îndrăznească și mai rapidă.

### RECOMANDĂRI

A. Punerea în aplicare a unei taxe pentru zborurile frecvente (Frequent Flying Levy - FFL) la nivel paneuropean, cu tarife care să reducă semnificativ emisiile generate de traficul aerian pe termen scurt și mediu. Caracteristicile principale ale proiectului ar putea include următoarele:

- În absența unei taxe eficiente pe kerosen/ carbon, FFL ar trebui să includă intervale de preț în funcție de distanță, asemănătoare celor întâlnite în unele taxe naționale pe bilete.
- FFL ar putea înlocui taxele naționale pe bilete, dar ar recicla venituri echivalente către toate guvernele naționale, astfel încât niciun guvern să nu piardă din veniturile pierdute din taxele pe bilete.

- FFL ar trebui să majoreze considerabil prețul celor mai dăunătoare clase de călătorie (premium, business, first).

B. Distribuirea veniturilor semnificative generate de taxă către următoarele destinații:

- Resurse proprii ale UE pentru investiții în infrastructura ecologică și sprijinirea grupurilor cu venituri reduse în ceea ce privește accesul la energie regenerabilă, eficiență energetică, transport public și trenuri.
- Resurse care sprijină politica UE sau a guvernului național pentru a asigura o tranziție echitabilă pentru toți lucrătorii afectați de politică și de impactul acesteia asupra cererii.
- Resurse pentru investiții specifice în economiile locale din părți ale Europei cu o dependență ridicată de călătoriile aeriene interne (inclusiv transportul feroviar și alte tipuri de călătorii durabile către aceste destinații).
- Resursele sunt transferate fie către țările și regiunile vulnerabile din punct de vedere climatic care depind de turismul legat de aviație, fie către un fond internațional condus de Global-South pentru a compensa pierderile și daunele și pentru a sprijini eforturile de atenuare a schimbărilor climatice și de tranziție echitabilă.

## REFERINȚE

- 1 Gössling, S., & Humpe, A. (2020). Scara globală, distribuția și creșterea aviației: The implications for climate change. *Global Environmental Change*, 65, articolul 102194. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2020.102194>
- 2 Climate Action Tracker. (n.red.). Site web. <https://climateactiontracker.org>
- 3 Kotz, M., Levermann, M., & Wenz, L. (2024). Angajamentul economic al schimbărilor climatice. *Nature*, 628, 551-557. <https://doi.org/10.1038/s41586-024-07219-0>
- 4 Eurostat. (2024). Conturi privind emisiile atmosferice pe activități NACE rev.2. <https://ec.europa.eu/eurostat/web/environment/information-data/emissions-greenhouse-gases-air-pollutants>
- 5 Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației. (2022). *European Aviation Environmental Report 2022*. EASA.
- 6 Lee, D. S., Fahey, D. W., Skowron, A., Allen, M. R., Burkhardt, U., Chen, Q., Doherty, S. J., Wilcox, L. J. (2021). Contribuția aviației globale la forțarea antropogenă a climei pentru perioada 2000-2018. *Atmospheric Environment*, 244, articolul 117834. <https://doi.org/10.1016/j.atmosenv.2020.117834>
- 7 Bain and Company. (2024). *Air travel forecast to 2030: The recovery and the carbon challenge*. <https://www.bain.com/insights/air-travel-forecast-interactive/>
- 8 Mang, S., & Caddick, D. (2024). *Navigarea constrângerilor pentru progres*. ETUC și NEF. <https://www.etuc.org/en/publication/navigating-constraints-progress-examining-impact-eu-fiscal-rules-social-and-green>
- 9 Comitetul britanic pentru schimbări climatice. (2023). *2023 Progress Report to Parliament*. <https://www.theccc.org.uk/publication/2023-progress-report-to-parliament/>
- 10 Agenția Internațională pentru Energie. (2021). *Net zero până în 2050*. IEA.
- 11 Barrett, J., Pye, S., Betts-Davies, S., Eyre, N., Broad, O., Price, J., Norman, J., Scott, K. (2021). *Rolul reducerii cererii de energie în atingerea zero-zero net în Regatul Unit*. Centrul pentru cercetare în soluții privind cererea de energie. <https://www.creds.ac.uk/wp-content/uploads/CREDS-Role-of-energy-demand-report-2021.pdf>
- 12 Societatea Regală. (2023). *Combustibili de aviație cu zero emisii nete: Necesarul de resurse și impactul asupra mediului*. <https://royalsociety.org/news-resources/projects/low-carbon-energy-programme/net-zero-aviation-fuels/>
- 13 IPCC (2022) Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change. Rezumat pentru factorii de decizie. <https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg3/>
- 14 Hodgson, E. (2024). *Europa vorbește despre zbor*. Mai multe în comun. <https://www.moreincommon.org.uk/our-work/research/europe-talks-flying/>
- 15 Gössling, S., & Humpe, A. (2020). Scara globală, distribuția și creșterea aviației: Implicații pentru schimbările climatice. *Global Environmental Change*, 65, articolul 102194. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2020.102194>
- 16 Grebe, S., Meijer, C., & Rzeplinska, L. (2024). *Taxă europeană pentru zborurile frecvente: studiu de impact*. CE Delft
- 17 Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației. (2022). *European Aviation Environmental Report 2022*. EASA.
- 18 Comisia Europeană. (2021). *Studiu în sprijinul evaluării impactului inițiativei ReFuelEU Aviation*. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/46892bd0-0b95-11ec-adb1-01aa75ed71a1>
- 19 Beaver, J., & Alexander, K. (2022). *Obiective ratate: O scurtă istorie a obiectivelor climatice ale aviației*. Possible. <https://static1.squarespace.com/static/5d30896202a18c0001b49180/t/6273db16dcb32d309eaf126e/1651759897885/Missed-Targets-Report.pdf>
- 20 Parlamentul European. (2023). *Cota minimă de impozitare pentru kerosen în Europa: impactul asupra consumatorilor*. [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-9-2023-003189\\_EN.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-9-2023-003189_EN.html)
- 21 Transport și mediu. (2023). *Decalajul taxei de aviație*. <https://www.transportenvironment.org/discover/tax-exemptions-saw-treasury-lose-4-7-billion-from-aviation-industry-last-year-study/>
- 22 Ivaldi, M., & Toru-Delibasi, T. (2018). Impactul concurențial al taxei pe biletele de avion pe piața europeană a companiilor aeriene. *Transport Policy*, 70, 46-52.
- 23 Chapman, A., Murray, L., Carpenter, G., Heisse, C., & Prieg, L. (2021). *O taxă pentru călătorii frecvenți: Sharing aviation's carbon budget in a net zero world*. NEF.
- 24 Grebe, S., Meijer, C., & Rzeplinska, L. (2024) *Taxă europeană pentru zborurile frecvente: studiu de impact*. CE Delft
- 25 Hodgson, E. (2024). *Europa vorbește despre zbor*. Mai multe în comun. <https://www.moreincommon.org.uk/our-work/research/europe-talks-flying/>
- 26 Comisia Europeană. (2005). *O posibilă contribuție bazată pe biletele de avion ca o nouă sursă de finanțare a dezvoltării: reflecții tehnice în perioada premergătoare evenimentului la nivel înalt al ONU*. Document de lucru al serviciilor Comisiei. [https://taxation-customs.ec.europa.eu/document/download/5b05d67b-6566-443b-8ef7-8f1acb4b1f97\\_en?filename=sec\\_2005\\_1067.pdf](https://taxation-customs.ec.europa.eu/document/download/5b05d67b-6566-443b-8ef7-8f1acb4b1f97_en?filename=sec_2005_1067.pdf)
- 27 de Carvalho, S. (2022). *Construirea unui drept al afacerilor adaptat*. București, ADJURIS.
- 28 Transport și mediu (2023). *Decalajul fiscal al aviației*. [https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2023/07/tax\\_gap\\_report\\_July\\_2023.pdf](https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2023/07/tax_gap_report_July_2023.pdf)
- 29 Weise, Z. (2024, 14 martie) *Blame game erupts after energy tax talks fail in EU parliament*. Politico. <https://www.politico.eu/article/blame-game-erupts-energy-tax-talks-collapse-eu-parliament/>

## O TAXĂ PENTRU CĂLĂTORI AVIATICI FRECVENȚI ÎN EUROPA

### ARGUMENTE MORALE, ECONOMICE ȘI JURIDICE

- 30 Griera, M. (2023). *Parlamentul UE elaborează planuri pentru ca țările să depășească unanimitatea*. Euractiv. <https://www.euractiv.com/section/politics/news/eu-parliament-draws-up-plan-for-countries-to-overcome-unanimity/>
- 31 EUR-Lex. (s.f.). *Regulamentul (UE) 2018/1725 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2018 privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile, organele, oficiile și agențiile Uniunii și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 45/2001 și a Deciziei nr. 1247/2002/CE*, <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>
- 32 Comitetul pentru tranziția energetică. (2023). *Finanțarea tranziției: Cum să facem să curgă banii pentru o economie net-zero*. <https://www.energy-transitions.org/wp-content/uploads/2023/03/ETC-Financing-the-Transition-ExecutiveSummary-compressed.pdf>
- 33 Stanway, D. (2023, 2 noiembrie). *Deficitul de finanțare pentru adaptarea la schimbările climatice cu 50% mai mare decât se estima, potrivit ONU*. Reuters. <https://www.reuters.com/sustainability/sustainable-finance-reporting/climate-adaptation-funding-gap-50-higher-than-estimated-un-says-2023-11-02/>
- 34 Markandya, A., & González-Equino. (2018). *Evaluare integrată pentru identificarea nevoilor de finanțare în domeniul climei pentru pierderi și daune: O revizuire critică*. În: Mechler, R., Bouwer, L., Schinko, T., Surminski, S., & Linnerooth-Bayer, J. (eds), *Loss and Damage from Climate Change. Climate Risk Management, Policy and Governance*. Springer. [https://doi.org/10.1007/978-3-319-72026-5\\_14](https://doi.org/10.1007/978-3-319-72026-5_14)
- 35 Institutul Rousseau. (2024). *Drumul spre zero net: Bridging the green investment gap*. <https://extranet.greens-efa.eu/public/media/file/1/8693>
- 36 EUR-Lex. (2020). *Identificarea nevoilor de redresare ale Europei*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?Uri=CELEX%3A52020SC0098>
- 37 Mang, S., & Craddick, D. (2024). *Navigarea constrângerilor pentru progres: Examinarea impactului normelor fiscale ale UE asupra investițiilor sociale și ecologice*. NEF și Sindicat European Trade Union. <https://www.etuc.org/sites/default/files/publication/file/2024-04/Publication%20-%20Fiscal%20Rules%20Report.pdf>
- 38 Niranjan, A. (2024, 11 martie). *Raportul constată că Europa nu este pregătită pentru creșterea rapidă a riscurilor climatice*. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/environment/2024/mar/10/europe-unprepared-for-climate-risks-eea-report>
- 39 Mang, S., & Craddick, D. (2023). *Noile norme fiscale ale UE pun în pericol investițiile necesare pentru combaterea crizelor climatice*. NEF. <https://neweconomics.org/2023/08/new-eu-fiscal-rules-jeopardise-investment-needed-to-combat-climate-change>
- 40 Biroul pentru responsabilitate bugetară. (2021). *Climate-related measures in the budget and spending review*. <https://obr.uk/box/climate-related-measures-in-the-budget-and-spending-review/>
- 41 Parlamentul European. (n.red.). *Finanțarea plafonului: Fapte și cifre*. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/106/financing-of-the-cap-facts-and-figures>
- 42 Convenția-cadru a Organizației Națiunilor Unite privind schimbările climatice. (n.red.). *Taxă internațională de adaptare pentru pasagerii aerieni*. UNFCCC. [https://unfccc.int/files/kyoto\\_protocol/application/pdf/maldivesadaptation131208.pdf](https://unfccc.int/files/kyoto_protocol/application/pdf/maldivesadaptation131208.pdf)
- 43 Harvey, F. (2023, 12 decembrie). *Este puțin probabil ca guvernul britanic să sprijine taxa climatică pe biletele de avion, afirmă un ministru*. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/environment/2023/dec/12/uk-government-unlikely-to-support-climate-levy-on-airline-tickets-says-minister>
- 44 ICCT (2022) *Aviation climate finance using a global frequent flyer levy*. Consiliul Internațional pentru Transporturi Curate. <https://theicct.org/publication/global-aviation-frequent-flying-levy-sep22/>
- 45 Greentervention. (2024). *Înapoi la austeritate. Cu toată viteza înainte. Cifrele*. <https://greentervention.org/2024/04/07/eng-fr-back-to-austerity-full-steam-ahead-the-numbers-retour-vers-lausterite-a-toute-vapeur-les-chiffres/>
- 46 Tubiana, L. (2024). *Taxarea poluatorilor este cheia justiției climatice*. Project Syndicate. <https://www.project-syndicate.org/commentary/tax-fossil-fuels-pollution-wealth-revenues-for-climate-change-just-transition-by-laurence-tubiana-2024-04>
- 47 Songwe, V., Stern, N., & Bhattacharya, A. (2022). *Finanțarea acțiunilor climatice: intensificarea investițiilor pentru climă și dezvoltare*. Raport al grupului de experți la nivel înalt privind finanțarea combaterii schimbărilor climatice.
- 48 Bhandari, P., Warszawski, N., Cogan, D., & Gerholdt, R. (2024). *Ce înseamnă „pierderi și daune” cauzate de schimbările climatice? Răspuns la 8 întrebări-cheie*. Institutul Resurselor Mondiale. <https://www.wri.org/insights/loss-damage-climate-change>
- 49 Civillini, M. (2023). *Franța și Kenya vor lansa coaliția Cop28 pentru finanțarea globală a schimbărilor climatice*. *Climate Change News*. <https://www.climatechangenews.com/2023/11/16/france-kenya-set-to-launch-cop28-coalition-for-global-taxes-to-fund-climate-action/>
- 50 Convenția-cadru a Organizației Națiunilor Unite privind schimbările climatice. (2023). *Raport de sinteză privind mecanismele de finanțare existente și sursele inovatoare relevante pentru abordarea pierderilor și daunelor asociate cu efectele adverse ale schimbărilor climatice*. UNFCCC. [https://unfccc.int/sites/default/files/resource/TC2\\_SynthesisReport.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/resource/TC2_SynthesisReport.pdf)
- 51 Equal Right. (n.red.). *Cap and share*. <https://www.equalright.org/climate-justice.html>
- 52 Chapman, A., & Wheatley, H. (2020). *Sprijinul de criză pentru aviație și dreptul de a se recalifica*. NEF. <https://neweconomics.org/2020/06/crisis-support-to-aviation-and-the-right-to-retrain>
- 53 Stay Grounded/ PCS. (2021). *O tranziție rapidă și corectă a aviației. Trecerea la o mobilitate corectă din punct de vedere climatic*. [https://stay-grounded.org/wp-content/uploads/2021/01/SG\\_Just-Transition-Paper\\_2021.pdf](https://stay-grounded.org/wp-content/uploads/2021/01/SG_Just-Transition-Paper_2021.pdf)



[WWW.NEWECONOMICS.ORG](http://WWW.NEWECONOMICS.ORG)  
[info@neweconomics.org](mailto:info@neweconomics.org)  
+44 (0)20 7820 6300 @NEF  
Registered charity number 1055254

[WWW.STAY-GROUNDED.ORG](http://WWW.STAY-GROUNDED.ORG)  
[info@stay-grounded.org](mailto:info@stay-grounded.org)  
+436703534311  
@staygroundednet

**COVER IMAGE BY:**  
[Ivanko\\_Brnjakovic \(iStock Photos\)](#)

**PUBLISHED:**  
October 2024

NEF is a charitable think tank. We are wholly independent of political parties and committed to being transparent about how we are funded.

**WRITTEN BY:**  
Alex Chapman, Sebastian Mang,  
and Magdalena Heuwieser

**THANKS TO:**  
Our thanks to the members of the Stay Grounded Network, Germanwatch, and other project partners, for their valuable insights and feedback. This work was partly funded by donations from the public, which were matched 1 for 1 by Big Give. We'd like to take this opportunity to thank our brilliant supporters for their donations.

