

I

(Νομοθετικές πράξεις)

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2023/136 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 18ης Ιανουαρίου 2023

για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ ως προς την κοινοποίηση αντιστάθμισης όσον αφορά παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο για φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών με έδρα στην Ένωση

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 192 παράγραφος 1,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽²⁾,Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation – CORSIA) του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) λειτουργεί από το 2019 όσον αφορά την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών, και προορίζεται να αποτελέσει ένα παγκοσμίως εφαρμοζόμενο αγορακεντρικό μέτρο για την αντιστάθμιση, από την 1η Ιανουαρίου 2021, των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα των διεθνών αεροπορικών μεταφορών που υπερβαίνουν ένα σταθερό επίπεδο εκπομπών με ορισμένα πιστωτικά μόρια αντιστάθμισης.
- (2) Η συμφωνία του Παρισιού, που εγκρίθηκε τον Δεκέμβριο του 2015 δυνάμει της σύμβασης-πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC) ⁽⁴⁾, άρχισε να ισχύει τον Νοέμβριο του 2016. Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφώνησαν να συγκρατήσουν την αύξηση της παγκόσμιας μέσης θερμοκρασίας αρκετά χαμηλότερα από 2 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα και να συνεχίσουν τις προσπάθειες για περιορισμό της αύξησης της θερμοκρασίας σε 1,5 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα. Η εν λόγω δέσμευση ενισχύθηκε με την έγκριση του συμφώνου της Γλασκόβης για το κλίμα τον Νοέμβριο του 2021, με το οποίο η διάσκεψη των μερών αναγνώρισε ότι οι επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής θα ήταν πολύ μικρότερες με την αύξηση της θερμοκρασίας κατά 1,5 °C, σε σύγκριση με τους 2 °C, και αποφάσισε να συνεχίσει τις προσπάθειες για περιορισμό της αύξησης της θερμοκρασίας σε 1,5 °C.

⁽¹⁾ ΕΕ C 105 της 4.3.2022, σ. 140.⁽²⁾ ΕΕ C 301 της 5.8.2022, σ. 116.⁽³⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 13ης Δεκεμβρίου 2022 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 19ης Δεκεμβρίου 2022.⁽⁴⁾ ΕΕ L 282 της 19.10.2016, σ. 4.

- (3) Με την επιφύλαξη των διαφορών μεταξύ της ενωσιακής νομοθεσίας και των διατάξεων της πρώτης έκδοσης του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία — σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (CORSIA), σχετικά με τη θέσπιση των διεθνών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών για την προστασία του περιβάλλοντος για το σύστημα CORSIA («πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές του συστήματος CORSIA»), οι οποίες κοινοποιήθηκαν στον ΔΟΠΑ μετά την έκδοση της απόφασης (ΕΕ) 2018/2027 του Συμβουλίου⁽³⁾, και με την επιφύλαξη του τρόπου με τον οποίο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο τροποποιούν την ενωσιακή νομοθεσία, η Ένωση προτίθεται να εφαρμόσει το σύστημα CORSIA μέσω της οδηγίας 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽⁴⁾.
- (4) Ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2019/1603 της Επιτροπής⁽⁵⁾ εκδόθηκε με σκοπό την προσηύκονσα εφαρμογή των κανόνων του συστήματος CORSIA για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών των αεροπορικών μεταφορών. Η αντιστάθμιση κατά την έννοια των προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών του συστήματος CORSIA υπολογίζεται βάσει των εκπομπών CO₂ που επαληθεύονται σύμφωνα με τον εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό.
- (5) Λόγω της μεγάλης μείωσης των εκπομπών των αεροπορικών μεταφορών το 2020 ως συνέπεια της πανδημίας της COVID-19, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ αποφάσισε, κατά την 220ή σύνοδό του τον Ιούνιο του 2020, ότι για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης που διενεργείται από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών για τα έτη 2021 έως 2023 θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν ως βάση αναφοράς οι εκπομπές του 2019. Η εν λόγω απόφαση εγκρίθηκε από την 41η Συνέλευση του ΔΟΠΑ τον Οκτώβριο του 2022.
- (6) Το 2021 οι εκπομπές των αεροπορικών μεταφορών δεν υπερέβησαν τα συλλογικά επίπεδα του 2019. Στις 31 Οκτωβρίου 2022, ο ΔΟΠΑ έκρινε ότι ο συντελεστής τομεακής ανάπτυξης για τις εκπομπές του 2021 ισούται με μηδέν. Ο συντελεστής τομεακής ανάπτυξης αποτελεί παράμετρο της μεθοδολογίας CORSIA που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό των ετήσιων απαιτήσεων αντιστάθμισης των φορέων εκμετάλλευσης. Ως εκ τούτου, η πρόσθετη αντιστάθμιση των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών είναι μηδενική για το έτος 2021.
- (7) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εφαρμόσουν το σύστημα CORSIA κοινοποιώντας έως τις 30 Νοεμβρίου 2022 στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που είναι κάτοχοι πιστοποιητικού αερομεταφορέα που έχει εκδοθεί από κράτος μέλος και στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που είναι καταχωρισμένοι σε κράτος μέλος την αντιστάθμιση των εν λόγω φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών για το έτος 2021.
- (8) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας απόφασης δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορούν όμως, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων της, να επιτευχθούν καλύτερα στο επίπεδο της Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας που διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα απόφαση δεν υπερβαίνει τα απαιτούμενα για την επίτευξη αυτών των στόχων.
- (9) Είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί, το συντομότερο δυνατόν εντός του 2022, ασφάλεια δικαίου για τις εθνικές αρχές και τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών όσον αφορά την αντιστάθμιση του συστήματος CORSIA για το έτος 2021. Επομένως, η παρούσα απόφαση θα πρέπει να αρχίσει να ισχύει χωρίς καθυστέρηση.
- (10) Με την επιφύλαξη της έκδοσης οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ όσον αφορά τη συμβολή των αεροπορικών μεταφορών στον στόχο της Ένωσης για μείωση των εκπομπών στο σύνολο της οικονομίας και για την κατάλληλη εφαρμογή ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου, η παρούσα απόφαση προορίζεται να αποτελέσει αμιγώς προσωρινό μέτρο που θα εφαρμόζεται μόνο μέχρι την εκπνοή της περιόδου μεταφοράς της εν λόγω οδηγίας στο εθνικό δίκαιο. Σε περίπτωση που η περίοδος μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο δεν έχει λήξει έως τις 30 Νοεμβρίου 2023 και ο ΔΟΠΑ κρίνει ότι ο συντελεστής τομεακής ανάπτυξης για το 2022 ισούται με μηδέν, τα κράτη μέλη θα πρέπει να κοινοποιήσουν στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών ότι οι οικείες απαιτήσεις αντιστάθμισης για το έτος 2022 είναι μηδενικές. Εάν ο συντελεστής τομεακής ανάπτυξης για το 2022 δεν είναι μηδενικός, η Επιτροπή θα πρέπει να μπορεί, κατά περίπτωση, να υποβάλει νέα πρόταση για τον υπολογισμό και την κοινοποίηση των εν λόγω απαιτήσεων αντιστάθμισης.

⁽³⁾ Απόφαση (ΕΕ) 2018/2027 του Συμβουλίου, της 29ης Νοεμβρίου 2018, σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο πλαίσιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας όσον αφορά την πρώτη έκδοση των διεθνών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών για την προστασία του περιβάλλοντος — σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύστημα CORSIA) (ΕΕ L 325 της 20.12.2018, σ. 25).

⁽⁴⁾ Οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32).

⁽⁵⁾ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2019/1603 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2019, για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τα μέτρα που έχει θεσπίσει ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών των αεροπορικών μεταφορών με σκοπό την εφαρμογή παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου (ΕΕ L 250 της 30.9.2019, σ. 10).

(11) Συνεπώς, η οδηγία 2003/87/EK θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Στο άρθρο 12 της οδηγίας 2003/87/EK προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι:

«6. Έως τις 30 Νοεμβρίου 2022, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών ότι, για το έτος 2021, οι απαιτήσεις αντιστάθμισης τους κατά την έννοια της παραγράφου 3.2.1 των διεθνών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών του ΔΟΠΑ για την προστασία του περιβάλλοντος όσον αφορά το σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές του συστήματος CORSIA) είναι μηδενικές. Τα κράτη μέλη απευθύνουν την κοινοποίηση στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών είναι κάτοχοι πιστοποιητικού αερομεταφορέα που έχει εκδοθεί από κράτος μέλος ή είναι καταχωρισμένοι σε κράτος μέλος, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών, εξαρτήσεων και εδαφών του εν λόγω κράτους μέλους, και
- β) παράγουν ετήσιες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα άνω των 10 000 τόνων από τη χρήση αεροπλάνων με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg που εκτελούν πτήσεις οι οποίες καλύπτονται από το παράρτημα Ι της παρούσας οδηγίας και από το άρθρο 2 παράγραφος 3 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2019/1603 της Επιτροπής (*), πλην των πτήσεων με αφετηρία και προορισμό στο ίδιο κράτος μέλος, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών του εν λόγω κράτους μέλους, από την 1η Ιανουαρίου 2021.

Για τους σκοπούς του πρώτου εδαφίου στοιχείο β), δεν λαμβάνονται υπόψη οι εκπομπές CO₂ από τους ακόλουθους τύπους πτήσεων:

- i) πτήσεις με κυβερνητικά αεροσκάφη·
- ii) πτήσεις ανθρωπιστικού χαρακτήρα·
- iii) ιατρικές πτήσεις·
- iv) στρατιωτικές πτήσεις·
- v) πυροσβεστικές πτήσεις·
- vi) πτήσεις που προηγούνται ή έπονται πτήσης ανθρωπιστικού χαρακτήρα, ιατρικής πτήσης ή πυροσβεστικής πτήσης, υπό τον όρο ότι οι εν λόγω πτήσεις πραγματοποιήθηκαν με το ίδιο αεροσκάφος και ήταν απαραίτητες για την εκτέλεση των σχετικών ανθρωπιστικών, ιατρικών ή πυροσβεστικών δραστηριοτήτων ή για την επανατοποθέτηση του αεροσκάφους κατόπιν των εν λόγω δραστηριοτήτων για την επόμενη δραστηριότητά του.

7. Εν αναμονή νομοθετικής πράξης για την τροποποίηση της παρούσας οδηγίας όσον αφορά τη συμβολή των αεροπορικών μεταφορών στον στόχο της Ένωσης για μείωση των εκπομπών στο σύνολο της οικονομίας και για την κατάλληλη εφαρμογή ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου, και σε περίπτωση που η προθεσμία για τη μεταφορά της εν λόγω νομοθετικής πράξης στο εθνικό δίκαιο δεν έχει λήξει έως τις 30 Νοεμβρίου 2023, και ο συντελεστής τομεακής ανάπτυξης για τις εκπομπές του 2022 που θα δημοσιευθεί από τον ΔΟΠΑ ισούται με μηδέν, τα κράτη μέλη κοινοποιούν, έως τις 30 Νοεμβρίου 2023, στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών ότι, όσον αφορά το έτος 2022, οι απαιτήσεις αντιστάθμισης κατά την έννοια της παραγράφου 3.2.1 των προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών του συστήματος CORSIA του ΔΟΠΑ ισούνται με μηδέν.

(*) Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2019/1603 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2019, για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2003/87/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τα μέτρα που έχει θεσπίσει ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών των αεροπορικών μεταφορών με σκοπό την εφαρμογή παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου (ΕΕ L 250 της 30.9.2019, σ. 10).».

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Στρασβούργο, 18 Ιανουαρίου 2023.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος
R. METSOLA

Για το Συμβούλιο
Η Πρόεδρος
J. ROSWALL
