



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 16.10.2013
COM(2013) 722 final

2013/0344 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 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 Κοινότητας, ενόψει της εφαρμογής έως το 2020 μιας διεθνούς συμφωνίας για τη θέσπιση ενός ενιαίου παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου σχετικά με τις εκπομπές που οφείλονται στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SWD(2013) 430 final}

{SWD(2013) 431 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που οφείλονται στις αεροπορικές μεταφορές αυξάνονται με ταχείς ρυθμούς. Καθώς οι τεχνολογικές δυνατότητες για μείωση των εκπομπών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών είναι περιορισμένες, έχουν ληφθεί αγορακεντρικά μέτρα (ΑΚΜ) τα οποία επιτρέπουν στις αεροπορικές εταιρείες να αντισταθμίζουν τις δικές τους αυξανόμενες εκπομπές με τη χρηματοδότηση της μείωσης των εκπομπών σε άλλους τομείς.

Η καταλληλότητα των μέτρων αυτών για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές έχει αναγνωριστεί προ πολλού. Το 2001 η συνέλευση της ΔΟΠΑ επικύρωσε την εφαρμογή του ανοιχτού συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές. Έπειτα από την επικύρωση των περιφερειακών ΑΚΜ από τη ΔΟΠΑ το 2004, η ΕΕ άνοιξε πρώτη τον δρόμο περιλαμβάνοντας τις αεροπορικές μεταφορές στο δικό της σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής (ΣΕΔΕ της ΕΕ). Παρά τη θετική του επίδραση στο περιβάλλον με χαμηλό οικονομικό κόστος, η εφαρμογή του ΣΕΔΕ της ΕΕ αντιμετώπισε σημαντικές αντιδράσεις σε διεθνές επίπεδο (π.χ. ισχυρισμοί σχετικά με το ότι η ρύθμιση εκπομπών από αεροπορικές εταιρείες οι οποίες έχουν την έδρα τους εκτός της ΕΕ παραβιάζει την εθνική κυριαρχία τρίτων κρατών). Ωστόσο, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο απέρριψε τις αιτήσεις αναίρεσης που υπέβαλαν ξένες αεροπορικές εταιρείες στη βάση αυτή και επιβεβαίωσε τη νομιμότητα του ΣΕΔΕ της ΕΕ¹.

Επίσης, η ένταξη των αεροπορικών μεταφορών στο ΣΕΔΕ της ΕΕ αποτέλεσε αποφασιστικό βήμα για την προώθηση των συζητήσεων με τη Διεθνή Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ). Η δυναμική δέσμευση της ΕΕ για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο για να στραφεί η ΔΟΠΑ προς τη συνολική αντιμετώπιση των εκπομπών που οφείλονται στις αεροπορικές μεταφορές. Είναι σαφές ότι, δεδομένου πως το ΣΕΔΕ της ΕΕ θα μπορούσε μόνο να καλύψει ένα μέρος των εκπομπών των διεθνών αεροπορικών μεταφορών, η γενική δυναμική αύξηση των εκπομπών αυτών παγκοσμίως θα συνεχιστεί αν δεν εφαρμοστεί κανένα αγορακεντρικό μέτρο και οι στόχοι για μείωση των εκπομπών θα μείνουν απλές φιλοδοξίες.

Η 38η συνέλευση της ΔΟΠΑ που πραγματοποιήθηκε το 2013 αποφάσισε την ανάπτυξη ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου το οποίο θα οριστικοποιηθεί στην επόμενη συνέλευση της ΔΟΠΑ το 2016 και θα εφαρμοστεί από το 2020. Δεν σημειώθηκε πρόοδος σχετικά με τη δημιουργία ενός «πλαισίου» για εθνικά και περιφερειακά αγορακεντρικά μέτρα έως το 2020, καθώς ιδίως το ψήφισμα της συνέλευσης διαπνεόταν από το ίδιο πνεύμα με τα ψηφίσματα των συνελεύσεων του 2007 και του 2010 και τα ευρωπαϊκά κράτη επιβεβαίωσαν τη θέση τους έναντι των ψηφισμάτων των συνελεύσεων του 2007 και του 2010 όσον αφορά την επονομαζόμενη «αμοιβαία συμφωνία». Λαμβάνοντας υπόψη την πρόοδο αυτή σχετικά με ένα παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο και για να δοθεί περαιτέρω ώθηση, η Επιτροπή κρίνει σκόπιμο να προτείνει τη μείωση της αναλογίας των εκπομπών στις οποίες θα εφαρμόζεται το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής έως το 2020, ως περαιτέρω ενέργεια η οποία προβλέπεται ήδη στην απόφαση αριθ. 377/2013/ΕΕ.

¹ Βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην υπόθεση C-366/2010 της 21ης Δεκεμβρίου 2011.

2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Οι διαβουλεύσεις σχετικά με την ένταξη των αεροπορικών μεταφορών στο ΣΕΔΕ της ΕΕ ξεκίνησαν τον Σεπτέμβριο του 2005 με την ανακοίνωση «Περιορισμός του αντίκτυπου των αερομεταφορών στην αλλαγή του κλίματος» [COM(2005)459], η οποία οδήγησε σε νομοθετική πρόταση τον Δεκέμβριο του 2006. Έκτοτε έχουν πραγματοποιηθεί διαβουλεύσεις με τρίτες χώρες σχετικά με τις αεροπορικές μεταφορές και την εμπορία εκπομπών τόσο επίσημα π.χ. στο πλαίσιο των συνεδριάσεων της κοινής επιτροπή ΕΕ-ΗΠΑ όσο και σε επίπεδο διμερών και πολυμερών συναντήσεων. Πρόσφατα πραγματοποιήθηκε μια δημόσια διαβούλευση μέσω διαδικτύου για ένα διάστημα 12 εβδομάδων από τις 21 Ιουνίου έως τις 13 Σεπτεμβρίου 2013. Η δημόσια διαβούλευση πραγματοποιήθηκε με βάση τις «ελάχιστες προδιαγραφές για τη διαβούλευση των ενδιαφερομένων μερών από την Επιτροπή» και ζητήθηκε από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων αρχών των τρίτων χωρών, η άποψή τους σχετικά με το πεδίο εφαρμογής των περιφερειακών και των παγκόσμιων αγορακεντρικών μέτρων. Η Επιτροπή θα εξακολουθήσει τις εποικοδομητικές διμερείς και πολυμερείς επαφές της με τρίτες χώρες.

Κατά τη δημόσια διαβούλευση επιβεβαιώθηκε η ισχυρή υποστήριξη των δημόσιων αρχών, των ΜΚΟ και των αεροπορικών εταιρειών στα αγορακεντρικά μέτρα. Όλοι οι ερωτηθέντες συμφωνούν με την εφαρμογή αγορακεντρικών μέτρων στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, εκτός από μία ένωση η οποία θεωρεί προτιμότερη τη λήψη περιφερειακών αγορακεντρικών μέτρων έναντι ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου. Οι αεροπορικές εταιρείες επιχειρηματολογούν υπέρ της περιφερειακής δράσης τονίζοντας τη διοικητική απλούστευση και την πολιτική αποδοχή, καθώς και την περιβαλλοντική αποτελεσματικότητα και την αποφυγή διακρίσεων μεταξύ δρομολογίων και φορέων εκμετάλλευσης. Οι δημόσιες αρχές και οι ΜΚΟ υπογραμμίζουν την ανάγκη να καλυφθεί ένα σημαντικό μέρος των εκπομπών, εκτός από τη διοικητική απλούστευση και την πολιτική αποδοχή.

Από την εκτίμηση των επιπτώσεων προκύπτει ότι η προσαρμογή του ΣΕΔΕ της ΕΕ ώστε να συμφωνήσει με αυτό που αναμενόταν να είναι το ψήφισμα της ΔΟΠΑ για το αγορακεντρικό μέτρο όσον αφορά την περίοδο έως το 2020 είναι εφικτή με χαμηλό διοικητικό κόστος. Το κύριο όφελος από τον περιορισμό του πεδίου εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ έως το 2020 βρίσκεται στο γεγονός ότι η εφαρμογή, από το 2020, ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου το οποίο θα καλύψει το παγκόσμιο «έλλειμμα στη μείωση των εκπομπών», θα διπλασιάσει, σε σχέση με το ΣΕΔΕ της ΕΕ, την κάλυψη των εκπομπών των διεθνών αεροπορικών μεταφορών και τελικά θα μειώσει στο ήμισυ έως το 2050 τις εκπομπές αυτές, αποφέροντας συνολικά πολύ μεγαλύτερα περιβαλλοντικά οφέλη.

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Συνοπτική παρουσίαση της προτεινόμενης δράσης

Σύμφωνα με τα συμπεράσματα της 38ης συνέλευσης της ΔΟΠΑ που πραγματοποιήθηκε τον Σεπτέμβριο του 2013, θα πρέπει να εφαρμοστεί ένα ενιαίο παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο για τις εκπομπές των διεθνών αεροπορικών μεταφορών από το 2020 και έπειτα. Λαμβάνοντας υπόψη την πρόοδο αυτή και για να δοθεί περαιτέρω ώθηση προς την κατεύθυνση της επιτυχημένης θέσπισης ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου, θα πρέπει να γίνουν τροποποιήσεις στις δραστηριότητες των αεροπορικών μεταφορών που καλύπτονται από το ΣΕΔΕ της ΕΕ.

Η παρούσα πρόταση οδηγίας έπεται της απόφασης αριθ. 377/2013/ΕΕ, η οποία εκδόθηκε με σκοπό να υποστηριχθεί η ανάληψη δράσης σε παγκόσμιο επίπεδο μέσω της ΔΟΠΑ. Όπως έγινε και με την απόφαση 377/2013/ΕΕ, είναι σημαντικό η συμφωνία για την παρούσα

πρόταση να επιτευχθεί γρήγορα μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ώστε να έχει τεθεί σε ισχύ έως τη λήξη της επόμενης προθεσμίας για την υποχρεωτική παράδοση δικαιωμάτων στις 30 Απριλίου του 2014. Καθώς δεν υπήρξε συμφωνία για περαιτέρω αναθεώρηση, το ΣΕΔΕ επανέρχεται στο σημείο που βρισκόταν πριν από την απόφαση αριθ. 377/2013/ΕΕ. Τα βασικά χαρακτηριστικά του αναθεωρημένου ΣΕΔΕ που θα προκύψει από την παρούσα πρόταση είναι τα ακόλουθα:

- Οι πτήσεις μεταξύ αεροδρομίων του ΕΟΧ εξακολουθούν να καλύπτονται πλήρως, όπως και βάσει της αρχικής οδηγίας και της απόφασης 377/2013/ΕΕ.
- Οι πτήσεις από και προς τρίτες χώρες οι οποίες δεν είναι ανεπτυγμένες και οι οποίες ευθύνονται για ποσοστό μικρότερο του 1% των εκπομπών των αεροπορικών μεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο θα εξαιρούνται. Ο όρος αυτός εξαιρεί δρομολόγια προς 80 περίπου χώρες χωρίς διάκριση.
- Οι πτήσεις από και προς τρίτες χώρες ευθύνονται για τις εκπομπές που δεν εκλύονται πέρα από τις χώρες του ΕΟΧ από το 2014. Προτείνεται μια απλοποιημένη διαδικασία για να καθοριστεί η σχετική αναλογία εκπομπών μιας δεδομένης πτήσης που καλύπτεται από το ΣΕΔΕ. Προτείνεται οι φορείς εκμετάλλευσης να μπορούν να επιλέξουν μεταξύ των διαφόρων προσεγγίσεων της μεθοδολογίας ΠΥΕ για τη συμμόρφωση.
- Οι πτήσεις πάνω από τις χώρες του ΕΟΧ εξαιρούνται, καθώς και οι εκπομπές από πτήσεις μεταξύ αεροδρομίων σε τρίτες χώρες και αεροδρομίων του ΕΟΧ όσον αφορά τις εξαρτήσεις και τα εδάφη των ευρωπαϊκών χωρών, και οι πτήσεις από και προς τα αεροδρόμια του ΕΟΧ και των εδαφών αυτών.

Με ισχύ από το 2013 και έπειτα, η πράξη αυτή παρεκκλίνει από την οδηγία για το ΣΕΔΕ όσον αφορά την αναλογία των εκπομπών πτήσεων από και προς τρίτες χώρες. Το 2013 αυτό αφορά όλες τις εκπομπές πτήσεων από και προς χώρες που δεν ανήκουν στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΟΧ). Για κάθε ημερολογιακό έτος μεταξύ του 2014 και του 2020, οι αναλογίες αυτές καθορίζονται σε παράρτημα και έχουν υπολογιστεί από την υπηρεσία Eurocontrol με βάση την αναλογία της ορθοδρομίας μεταξύ των κύριων αεροδρομίων στον ΕΟΧ και τις τρίτες χώρες, η οποία δεν είναι μεγαλύτερη από 12 μίλια από το πιο απομακρυσμένο σημείο της ακτογραμμής του ΕΟΧ. Τα ποσοστά που έχουν υπολογιστεί αποτελούν μια συντηρητική εκτίμηση των πραγματικών επιπτώσεων στην κλιματική αλλαγή από τις απογειώσεις και τις προσγειώσεις στα αεροδρόμια της Ένωσης, αφού, εκτός των άλλων, οι αεροπορικές μεταφορές επιβαρύνουν την κλιματική αλλαγή με τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου, υδρατμών και σωματιδίων θεικών ενώσεων και αιθάλης, οι οποίες σύμφωνα με τις εκτιμήσεις είναι εξίσου επιβαρυντικές με τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα για την κλιματική αλλαγή, αλλά δεν έχουν ληφθεί υπόψη.

Η διαδικασία που ακολουθείται για την εφαρμογή ποσοστών στις πτήσεις από και προς τις τρίτες χώρες είναι σχεδιασμένη έτσι ώστε να είναι αποτελεσματική και ρεαλιστική, αφού αναφέρεται σε κατηγορίες που χρησιμοποιούνται σε εκθέσεις από το 2010. Η λειτουργία ανά ζεύγη χωρών σημαίνει ότι απαιτούνται στοιχεία για τις πτήσεις στα δρομολόγια από κάθε κράτος μέλος προς τρίτες χώρες. Όταν οι πτήσεις καλύπτουν πολλές ζώνες ώρας σε μια τρίτη χώρα, περιλαμβάνεται ένα ποσοστό για κάθε ζώνη ώρας που καλύπτει η πτήση. Τα ποσοστά αυτά καθορίζονται βάσει των καλύτερων πληροφοριών που είναι διαθέσιμες και κύριως βάσει αυτών που παρέχονται από την υπηρεσία Eurocontrol. Στο παράρτημα θα περιληφθεί πίνακας με όλα αυτά τα ποσοστά.

Για να υπάρξει μεγαλύτερη ευελιξία και εναλλακτικοί τρόποι παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (ΠΥΕ), προτείνεται οι φορείς εκμετάλλευσης να έχουν τη

δυνατότητα επιλογής. Όσον αφορά τις πτήσεις από και προς τρίτες χώρες, ένας φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να επιλέξει να μην δηλώσει τις εξακριβωμένες εκπομπές από τις πτήσεις αυτές, αλλά αντ' αυτού να βασιστεί στον όσο το δυνατόν ακριβέστερο υπολογισμό των εκπομπών πτήσεων όχι πέρα από τις χώρες μέλη του ΕΟΧ, βάσει των υπολογισμών της Eurocontrol για την ακριβή απόσταση που έχει διανυθεί όχι πέρα από τις χώρες του ΕΟΧ.

Τα κράτη μέλη θα προσαρμόσουν τις κατανομές για τα έτη 2013-2020 σύμφωνα με τις αναλογίες που καθορίζονται στο παράρτημα. Ο αριθμός των δικαιωμάτων εκπομπής που θέτουν τα κράτη μέλη σε πλειστηριασμό θα προσαρμοστεί ανάλογα.

Μια επιπλέον απλούστευση που προτείνεται για την οδηγία του ΣΕΔΕ είναι η πρόβλεψη διάταξης για τη μη ανάληψη δράσης κατά των μη εμπορικών φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών όσον αφορά τις εκπομπές των μικρών αεροσκαφών που αντιστοιχούν σε λιγότερους από 1000 τόνους CO₂ τον χρόνο. Η διάταξη αυτή αναμένεται να περιορίσει τον αριθμό των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών οι οποίοι θα εμπίπτουν στις ρυθμίσεις των κρατών μελών κατά 2 200, αριθμός ο οποίος αντιστοιχεί στο 0,2% των εκπομπών. Κατά συνέπεια, μαζί με τα υπόλοιπα μέτρα που λαμβάνονται για την απλοποίηση των διοικητικών υποχρεώσεων των φορέων εκμετάλλευσης μικρών αεροσκαφών, η διάταξη αυτή θα ελαφρύνει σε μεγάλο βαθμό τις διοικητικές υποχρεώσεις των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών και των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών, συμβαδίζοντας με το πρόγραμμα για τη βελτίωση της νομοθεσίας της ΕΕ.

Οι λοιπές υποχρεώσεις που αφορούν τις πτήσεις παραμένουν ως έχουν. Αυτή η περιορισμένη προσέγγιση έχει αποδειχτεί αποτελεσματική, όπως στην περίπτωση της απόφασης αριθ. 377/2013/ΕΕ. Η χορήγηση συμπληρωματικών δωρεάν κατανομών σε φορείς εκμετάλλευσης θα υπονόμει τη μείωση των εκπομπών που θα φέρει το ΣΕΔΕ, ενώ η πραγματοποίηση μιας νέας συγκριτικής ανάλυσης θα επέβαλε σημαντικές απαιτήσεις στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και τα κράτη μέλη, τη στιγμή που το παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο αναμένεται να εφαρμοστεί σε 7 χρόνια και, εν πάση περιπτώσει, μια νέα συγκριτική ανάλυση θα πραγματοποιηθεί το 2018 σύμφωνα με το άρθρο 3ε της οδηγίας για το ΣΕΔΕ.

Το περιβαλλοντικό όφελος από την παρούσα πρόταση έγκειται σε δύο βασικά στοιχεία. Πρώτον, δίνει μια ώθηση στο παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο το οποίο θα καλύψει το σύνολο των εκπομπών που οφείλονται στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές από το 2020 και έπειτα. Ανάλογα με το επίπεδο φιλοδοξίας που θα συμφωνηθεί για το παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο, θα τεθεί ως όριο για τις συνολικές εκπομπές από τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές το επίπεδό τους του 2020 και θα μειωθούν στο μισό έως το 2050 πέφτοντας κάτω από τα επίπεδα του 2005. Δεύτερον, το ΣΕΔΕ της ΕΕ θα εξακολουθήσει να επιτυγχάνει ουσιαστικές μειώσεις των εκπομπών, οι οποίες αναμένεται να είναι έως 250 εκατ. τόνοι CO₂ κατά την περίοδο από το 2013 έως το 2020.

Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι, όσον αφορά τη διοικητική διαχείριση ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου, τα κράτη θα πρέπει να θεσπίσουν εθνικές διατάξεις. Μετά τη συνέλευση της ΔΟΠΑ το 2016, η οδηγία για το ΣΕΔΕ θα πρέπει να τροποποιηθεί ανάλογα ώστε να προβλέπει την εφαρμογή του εν λόγω παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου. Το παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο που θα ισχύσει από το 2020 και έπειτα θα πρέπει, όσον αφορά την αναγνώριση των πρώιμων ενεργειών στις οποίες προέβη η ΙΑΤΑ, να λάβει υπόψη την αντιστάθμιση των εκπομπών εκτός του τομέα των αεροπορικών μεταφορών σύμφωνα με το ΣΕΔΕ της ΕΕ, καθώς και τις μειώσεις των εκπομπών στο εσωτερικό του τομέα. Σύμφωνα με την παράγραφο 26 του ψηφίσματος A38/17-2 της ΔΟΠΑ αυτές οι μειώσεις των εκπομπών πρέπει να αναφέρονται στη ΔΟΠΑ.

Η παρούσα πρόταση θα πρέπει να εγκριθεί από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στις αρχές του 2014, έτσι ώστε να υπάρξει ασφάλεια δικαίου και να αποσαφηνιστεί η κατάσταση για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, οι οποίοι διαφορετικά θα πρέπει να παραδώσουν δικαιώματα για το σύνολο των εκπομπών τους από και προς τρίτες χώρες έως τις 30 Απριλίου του 2014, όπως αναφέρεται στην οδηγία 2003/87/EK.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 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 Κοινότητας, ενόψει της εφαρμογής έως το 2020 μιας διεθνούς συμφωνίας για τη θέσπιση ενός ενιαίου παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου σχετικά με τις εκπομπές που οφείλονται στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές

(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 Επιτροπής²,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών³,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η Ένωση καταβάλλει προσπάθειες με σκοπό να διασφαλίσει μια μελλοντική διεθνή συμφωνία για τον έλεγχο των επιπτώσεων από τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που οφείλονται στις αεροπορικές μεταφορές και, παράλληλα, περιορίζει τις επιπτώσεις στην κλιματική αλλαγή από τις δραστηριότητες των αεροπορικών μεταφορών από και προς τα αεροδρόμια της Ένωσης προβαίνοντας σε αυτόνομες ενέργειες. Προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι οι στόχοι αυτοί αλληλοϋποστηρίζονται και δεν συγκρούονται μεταξύ τους, είναι σκόπιμο να ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις και οι θέσεις που διατυπώνονται σε διεθνή πλαίσια και ιδίως να ληφθεί υπόψη το ψήφισμα που εξέδωσε η Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) κατά την 38η συνέλευσή της και το οποίο περιέχει την «Ανακεφαλαιωτική έκθεση της μόνιμης πολιτικής και των πρακτικών της ΔΟΠΑ στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος».
- (2) Κατά συνέπεια, είναι επιθυμητό να θεωρείται προσωρινά ότι ικανοποιούνται οι απαιτήσεις της οδηγίας 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του

² ΕΕ C της , σ. .

³ ΕΕ C της , σ. .

Συμβουλίου⁴ όταν πληρούνται οι υποχρεώσεις όσον αφορά ένα ορισμένο ποσοστό των εκπομπών που οφείλονται σε πτήσεις από και προς αεροδρόμια τρίτων χωρών. Με τον τρόπο αυτόν, η Ένωση υπογραμμίζει ότι μπορούν να ισχύσουν απαιτήσεις όσον αφορά ορισμένα ποσοστά εκπομπών που προέρχονται από πτήσεις από και προς αεροδρόμια χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ), κατά τον ίδιο τρόπο όπως μπορούν να θεσπιστούν και νομικές απαιτήσεις για τις εκπομπές που οφείλονται στις περισσότερες πτήσεις από και προς τα αεροδρόμια αυτά.

- (3) Ενώ η εφαρμογή της οδηγίας 2003/87/ΕΚ εξακολουθεί να βασίζεται στην άφιξη ή την αναχώρηση από αεροδρόμια της Ένωσης, για να υπάρξει ένας απλός και αποτελεσματικός τρόπος περιορισμού της εφαρμογής των περιφερειακών αγορακεντρικών μέτρων για τα 7 χρόνια που μεσολαβούν μέχρι να τεθεί σε λειτουργία το παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο, η υπηρεσία Eurocontrol υπολόγισε τα ποσοστά με βάση την αναλογία της ορθοδρομίας μεταξύ των κύριων αεροδρομίων στον ΕΟΧ και τις τρίτες χώρες που δεν υπερβαίνει τα 12 μίλια πέρα από το πιο απομακρυσμένο σημείο της ακτογραμμής του ΕΟΧ. Επειδή η Ένωση δεν θεωρεί ότι ένα παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο θα πρέπει να βασίζεται στους τρέχοντες προβληματισμούς σχετικά με τον εναέριο χώρο, όπως η άφιξη ή η αναχώρηση από τα αεροδρόμια, τα ποσοστά αυτά αφορούν μόνο την περίοδο έως το 2020.
- (4) Στις παρεκκλίσεις που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία λαμβάνονται υπόψη τα αποτελέσματα των διμερών και πολυμερών επαφών με τρίτες χώρες, τις οποίες η Επιτροπή θα διατηρήσει εξ ονόματος της Ένωσης.
- (5) Με σκοπό να αποφευχθούν τυχόν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού είναι σημαντικό όλες οι πτήσεις που πραγματοποιούν το ίδιο δρομολόγιο να αντιμετωπίζονται με τον ίδιο τρόπο.
- (6) Προκειμένου να καθοριστεί ένα ποσοστό εξακριβωμένων εκπομπών για τις πτήσεις από και προς αεροδρόμια τρίτων χωρών, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το σύνολο των εκπομπών της πτήσης. Ωστόσο, δεν λαμβάνονται υπόψη οι εκπομπές που δεν καλύπτονται από το ποσοστό αυτό.
- (7) Επιπλέον, όσον αφορά τις πτήσεις από και προς τρίτες χώρες, ένας φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να επιλέξει να μην δηλώσει τις εξακριβωμένες εκπομπές από τις πτήσεις αυτές, αλλά αντ' αυτού να βασιστεί στον όσο το δυνατόν ακριβέστερο υπολογισμό των εκπομπών για τις πτήσεις αυτές που πραγματοποιούνται όχι πέρα από τις χώρες μέλη του ΕΟΧ.
- (8) Με σκοπό την απλοποίηση και την ελάφρυνση των διοικητικών υποχρεώσεων για τους πολύ μικρούς φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, οι μη εμπορικοί φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών με εκπομπές χαμηλότερες των 1000 τόνων CO₂ ετησίως θα πρέπει να θεωρείται ότι πληρούν τις απαιτήσεις της οδηγίας και οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών θα πρέπει να λάβουν συμπληρωματικά μέτρα για να απλουστεύσουν τις διοικητικές υποχρεώσεις για τους μικρούς αυτούς φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών.
- (9) Η εφαρμογή ενός ποσοστού στις εξακριβωμένες εκπομπές για τις πτήσεις από και προς αεροδρόμια τρίτων χωρών, ή η χρήση μιας εναλλακτικής προσέγγισης από τους φορείς, θα πρέπει να αφορά τις πτήσεις από το 2014 και έπειτα, ώστε να δοθεί χρόνος

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 Κοινότητας και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/ΕΚ (ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32).

στους φορείς να κατανοήσουν τις προσεγγίσεις αυτές κατά τον προγραμματισμό των πτήσεών τους.

- (10) Με την επιφύλαξη της εφαρμογής του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου από το 2020, οι εκπομπές που οφείλονται σε πτήσεις από και προς τρίτες χώρες οι οποίες είναι αναπτυσσόμενες και των οποίων το μερίδιο σε τόνους προς χιλιόμετρα στις δραστηριότητες των διεθνών αεροπορικών μεταφορών είναι μικρότερο από 1%, θα πρέπει να εξαιρεθούν για την περίοδο 2014-2020. Για τους σκοπούς της παρούσας πρότασης αναπτυσσόμενες θεωρούνται εκείνες οι χώρες στις οποίες, κατά τον χρόνο έγκρισης της παρούσας πρότασης, έχει χορηγηθεί προτιμησιακή πρόσβαση στην αγορά της Ένωσης κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 978/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, δηλαδή εκείνες οι οποίες δεν έχουν χαρακτηριστεί το 2013 από την Παγκόσμια Τράπεζα ως χώρες υψηλού ή μέσου-υψηλού εισοδήματος.
- (11) Για λόγους ασφάλειας δικαίου για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και τις εθνικές αρχές, είναι σκόπιμο να επιτραπεί έως το 2015 η παράδοση δικαιωμάτων και η υποβολή εκθέσεων για τις εκπομπές του 2013.
- (12) Μετά τη συνέλευση της ΔΟΠΑ του 2016 η Επιτροπή θα υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με σκοπό να εξασφαλιστεί ότι θα ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο και να αντιμετωπιστούν οποιαδήποτε θέματα αφορούν την εφαρμογή της παρέκκλισης.
- (13) Η οδηγία 2003/87/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί ανάλογα,
ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 2003/87/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

- (1) Μετά το άρθρο 28 προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 28α:

«Άρθρο 28α

Παρεκκλίσεις που εφαρμόζονται πριν από τη θέση σε ισχύ από το 2020 της διεθνούς συμφωνίας για την εφαρμογή ενός ενιαίου παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου

1. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 12 παράγραφος 2α και το άρθρο 14 παράγραφος 3, τα κράτη μέλη θεωρούν ότι ικανοποιούνται οι απαιτήσεις των παραγράφων αυτών όσον αφορά:
- (α) όλες τις εκπομπές πτήσεων κατά το 2013 από και προς χώρες εκτός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου·
- (β) τις εκπομπές πτήσεων από και προς χώρες εκτός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) για κάθε ημερολογιακό έτος από το 2014 έως το 2020, όταν ο φορέας εκμετάλλευσης των πτήσεων αυτών έχει παραδώσει τα δικαιώματα που αντιστοιχούν στα ποσοστά των εξακριβωμένων εκπομπών από τις πτήσεις που αναφέρονται σύμφωνα με το παράρτημα Ιγ ή που έχουν υπολογιστεί σύμφωνα με το παράγραφο 6·
- (γ) τις εκπομπές που προέρχονται από πτήσεις μη εμπορικού φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών για κάθε ημερολογιακό έτος έως το 2020, εάν οι εκπομπές για τις οποίες είναι υπεύθυνος ο εν λόγω φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών κατά το ημερολογιακό έτος είναι λιγότερες από 1000 τόνους·

- (d) την παράδοση των δικαιωμάτων που αντιστοιχούν στις εξακριβωμένες εκπομπές του 2013 από πτήσεις μεταξύ χωρών του ΕΟΧ που πραγματοποιήθηκαν έως τις 30 Απριλίου του 2015 και όχι έως τις 30 Απριλίου 2014 και τις εξακριβωμένες εκπομπές του 2013 για τις πτήσεις εκείνες για τις οποίες έχει υποβληθεί έκθεση έως τις 31 Μαρτίου 2015 και όχι έως τις 31 Μαρτίου 2014.

Οι εξακριβωμένες εκπομπές που αναφέρονται στην παράγραφο 1β, οι οποίες υπολογίζονται σύμφωνα με το παράρτημα Πγ, θεωρείται ότι είναι οι εξακριβωμένες εκπομπές του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών για τους σκοπούς των άρθρων 11α, 12 και 14.

2. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 3ε παράγραφος 5 και το άρθρο 3στ, στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που επωφελούνται από τις παρεκκλίσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 1 στοιχείο α) έως την παράγραφο 1 στοιχείο γ) εκχωρείται αριθμός δωρεάν δικαιωμάτων μειωμένος κατ' αναλογία προς τη μείωση της υποχρεωτικής παράδοσης δικαιωμάτων που προβλέπεται στις εν λόγω παραγράφους.

Όσον αφορά τη δραστηριότητα από το 2013 έως το 2020, τα κράτη μέλη δημοσιεύουν τον αριθμό των δωρεάν δικαιωμάτων αεροπορικών μεταφορών που εκχωρούνται σε κάθε φορέα εκμετάλλευσης έως την/τις [ΥΕ: να προστεθεί ημερομηνία 4 μήνες από τη θέση σε ισχύ της παρούσας οδηγίας].

3. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 3δ, τα κράτη μέλη θέτουν σε πλειστηριασμό έναν αριθμό δικαιωμάτων αεροπορικών μεταφορών ο οποίος είναι μειωμένος κατ' αναλογία προς τη μείωση του συνολικού αριθμού δικαιωμάτων που έχουν εκχωρηθεί.
4. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 3δ παράγραφος 3, ο αριθμός δικαιωμάτων που τίθενται σε πλειστηριασμό από κάθε κράτος μέλος για την περίοδο 2013-2020 μειώνεται ώστε να αντιστοιχεί με το μερίδιό του για τις εκπομπές των αεροπορικών μεταφορών που απορρέουν από την εφαρμογή του άρθρου 28 στοιχεία α) έως γ).
5. Κατά παρέκκλιση από τα άρθρα 3ζ, 12, 15 και 18α, αν οι συνολικές ετήσιες εκπομπές ενός φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών είναι χαμηλότερες από 25000 τόνους, οι εκπομπές του θεωρούνται εξακριβωμένες εφόσον προσδιορίζονται βάσει ενός εργαλείου για μικρούς προξένους εκπομπών το οποίο έχει εγκριθεί από την Επιτροπή και έχει τροφοδοτηθεί από την υπηρεσία Eurocontrol με στοιχεία τα οποία προέρχονται από την εγκατάστασή της για την υποστήριξη του ΣΕΔΕ και τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν απλοποιημένες διαδικασίες για τους μη εμπορικούς φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών εάν το επίπεδο ακρίβειας δεν είναι χαμηλότερο από αυτό που παρέχει το εν λόγω εργαλείο.
6. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 12 παράγραφος 2α και το άρθρο 14 παράγραφος 3, για τις πτήσεις από και προς χώρες εκτός του ΕΟΧ, ένας φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορεί να επιλέξει να μην υποβάλει έκθεση με τα στοιχεία των εκπομπών βάσει των ποσοστών του παραρτήματος Πγ, ώστε οι εκπομπές αυτές να υπολογιστούν από την αρμόδια αρχή. Στον υπολογισμό αυτόν λαμβάνονται υπόψη στοιχεία από το εργαλείο μικρών προξένων εκπομπών που έχει εγκριθεί από την Επιτροπή και έχει τροφοδοτηθεί από την υπηρεσία Eurocontrol με στοιχεία τα οποία προέρχονται από την εγκατάστασή της για την υποστήριξη του ΣΕΔΕ. Η αρμόδια αρχή υποβάλλει έκθεση με όλους αυτούς τους υπολογισμούς στην Επιτροπή. Οι υπολογισμοί των εκπομπών που γίνονται σε αυτές τις περιστάσεις θεωρείται ότι

είναι οι εξακριβωμένες εκπομπές του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών για τους σκοπούς των άρθρων 11α, 12, 14 και 28α.

7. Μετά τη συνέλευση της ΔΟΠΑ το 2016, η Επιτροπή θα υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τις ενέργειες που απαιτούνται για την εφαρμογή του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου όσον αφορά τις εκπομπές από το 2020, καθώς και πρότασεις όπου απαιτείται.

Στην περίπτωση μη εφαρμογής του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου από το 2020, στην έκθεση αυτή θα εξεταστεί το κατάλληλο πεδίο εφαρμογής για την κάλυψη των εκπομπών που οφείλονται στις δραστηριότητες από και προς χώρες εκτός του ΕΟΧ από το 2020 και έπειτα και για όσο διάστημα απουσιάζει ένα τέτοιου είδους παγκόσμιο μέτρο. Στην έκθεσή της η Επιτροπή θα εξετάσει, επίσης, λύσεις για θέματα τα οποία μπορεί να προκύψουν κατά την εφαρμογή των παραγράφων 1 έως 4, τηρώντας παράλληλα την αρχή της ίσης μεταχείρισης για όλους τους φορείς εκμετάλλευσης στο ίδιο δρομολόγιο.»

- (2) Τα παραρτήματα τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη εγκρίνουν και δημοσιεύουν έως την/τις [ΥΕ: να προστεθεί συγκεκριμένη ημερομηνία – η τελευταία ημέρα του 3^{ου} μήνα από την ημερομηνία θέσης σε ισχύ], τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Εφαρμόζουν τις εν λόγω διατάξεις από την/τις [ΥΕ: να προστεθεί συγκεκριμένη ημερομηνία: μεταφορά + 1 ημέρα].

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Στην οδηγία 2003/87/ΕΚ μετά το παράρτημα Ιβ προστίθεται το ακόλουθο παράρτημα Ιγ:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ιγ

ΠΙΝΑΚΕΣ ΠΟΣΟΣΤΩΝ ΠΟΥ ΕΦΑΡΜΟΖΟΝΤΑΙ ΣΤΙΣ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΕΙΣ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 28α

[Το ποσοστό των εκπομπών που αναφέρεται στο άρθρο 28α για τις πτήσεις που πραγματοποιούνται από και προς μια χώρα ("τρίτη χώρα") εκτός των χωρών μελών του ΕΟΧ ("Χώρες μέλη του ΕΟΧ") υπολογίζεται βάσει του πίνακα που ακολουθεί ο οποίος συμπληρώνεται πριν από την έγκριση με τα ποσοστά που προκύπτουν από τον τύπο, με βάση τα καλύτερα διαθέσιμα στοιχεία, καθώς και με τη βοήθεια της υπηρεσίας Eurocontrol:

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

όπου:

Z = η συνολική απόσταση ορθοδρομίας μιας πτήσης από το αεροδρόμιο κάθε σχετικής χώρας μέλους του ΕΟΧ με τον υψηλότερο αριθμό πτήσεων από και προς όλους τους προορισμούς σε τρίτες χώρες το 2012 («το αεροδρόμιο αναφοράς των χωρών μελών του ΕΟΧ») προς το αεροδρόμιο της σχετικής τρίτης χώρας με τον υψηλότερο αριθμό πτήσεων από και προς όλους τους προορισμούς στις χώρες μέλη του ΕΟΧ το 2012 («το αεροδρόμιο αναφοράς τρίτης χώρας»).

Y = το τμήμα της απόστασης ορθοδρομίας της πτήσης η οποία ορίζεται στο Z μεταξύ του αεροδρομίου αναφοράς των χωρών μελών του ΕΟΧ και του πρώτου σημείου στο δρομολόγιο αυτό 12 ναυτικά μίλια από το τελευταίο σημείο στις χώρες μέλη του ΕΟΧ, εξαιρουμένων των περιοχών τρίτων χωρών και των θαλάσσιων περιοχών οι οποίες απέχουν περισσότερο από 400 ναυτικά μίλια μεταξύ χωρών του ΕΟΧ.

Όταν οι πτήσεις καλύπτουν πολλές ζώνες ώρας σε μια τρίτη χώρα, περιλαμβάνεται ένα ποσοστό για κάθε ζώνη ώρας που καλύπτει η πτήση.

Οι αποστάσεις από και προς τις εξαρτήσεις και τα εδάφη των χωρών μελών του ΕΟΧ, και πάνω από τις εξαρτήσεις και τα εδάφη αυτά, δεν λαμβάνονται υπόψη.

Για την περίοδο 2014-2020 και με την επιφύλαξη της εφαρμογής του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου από το 2020, το ποσοστό που εφαρμόζεται στις πτήσεις μεταξύ χωρών μελών του ΕΟΧ και χωρών οι οποίες είναι αναπτυσσόμενες και των οποίων το μερίδιο σε τόνους προς χιλιόμετρα στις δραστηριότητες των διεθνών αεροπορικών μεταφορών είναι μικρότερο από 1% είναι μηδενικό. Για τους σκοπούς της παρούσας πρότασης αναπτυσσόμενες χώρες θεωρούνται εκείνες οι χώρες στις οποίες, κατά τον χρόνο έγκρισης της παρούσας πρότασης, έχει χορηγηθεί προτιμησιακή πρόσβαση στην αγορά της Ένωσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 978/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, δηλαδή εκείνες οι οποίες δεν έχουν χαρακτηριστεί το 2013 από την Παγκόσμια Τράπεζα ως χώρες υψηλού ή μέσου-υψηλού εισοδήματος.

[ο παραπάνω τύπος πρόκειται να διαγραφεί στο τελικό κείμενο και να αντικατασταθεί από τον αντίστοιχο πίνακα με τα ποσοστά που θα υπολογιστούν από την υπηρεσία Eurocontrol.]

		A T	B E	B G	C Z	C Y	D K	D E	E E	E L	E S	F I	F R	H R	H U	I E	I T	L T	L U	L V	M T	N L	P L	P T	R O	S E	S I	S K	U K
AF	ΑΦΓΑΝΙΣΤΑΝ																												
AL	ΑΛΒΑΝΙΑ																												
DZ	ΑΛΓΕΡΙΑ																												
AO	ΑΝΓΚΟΛΑ																												
AG	ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ ΚΑΙ ΜΠΑΡΜΠΟΥΝΤΑ																												
AR	ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ																												
AM	ΑΡΜΕΝΙΑ																												
AZ	ΑΖΕΡΜΠΑΪΤΖΑΝ																												
BS	ΜΠΑΧΑΜΕΣ																												
BH	ΜΠΑΧΡΕΪΝ																												
BD	ΜΠΑΝΓΚΛΑΝΤΕΣ																												
BB	ΜΠΑΡΜΠΙΑΝΤΟΣ																												
BY	ΛΕΥΚΟΡΩΣΙΑ																												
BZ	ΜΠΕΛΙΖ																												
BJ	ΜΠΕΝΙΝ																												
BT	ΜΠΟΥΤΑΝ																												
BO	ΠΟΛΥΕΘΝΟΤΙΚΟ ΚΡΑΤΟΣ ΤΗΣ ΒΟΛΙΒΙΑΣ																												

		A T	B E	B G	C Z	C Y	D K	D E	E E	E L	E S	F I	F R	H R	H U	I E	I T	L T	L U	L V	M T	N L	P L	P T	R O	S E	S I	S K	U K	
BA	ΒΟΣΝΙΑ- ΕΡΖΕΓΟΒΙΝΗ																													
BW	ΜΠΟΤΣΟΥΑΝΑ																													
BR	ΒΡΑΖΙΛΙΑ UTC/GMT -3																													
BR	ΒΡΑΖΙΛΙΑ UTC/GMT -4																													
BN	ΜΠΡΟΥΝΕΪ ΝΤΑΡΟΥΣΑΛΑΜ																													
BF	ΜΠΟΥΡΚΙΝΑ ΦΑΣΟ																													
BI	ΜΠΟΥΡΟΥΝΤΙ																													
KH	ΚΑΜΠΟΤΖΗ																													
CM	ΚΑΜΕΡΟΥΝ																													
CA	ΚΑΝΑΔΑΣ Ζώνη επίσημης ώρας Νέας Γης																													
CA	ΚΑΝΑΔΑΣ Ζώνη ώρας Ατλαντικού																													
CA	ΚΑΝΑΔΑΣ Ζώνη ανατολικής ώρας																													
CA	ΚΑΝΑΔΑΣ Ζώνη κεντρικής ώρας																													

		A T	B E	B G	C Z	C Y	D K	D E	E E	E L	E S	F I	F R	H R	H U	I E	I T	L T	L U	L V	M T	N L	P L	P T	R O	S E	S I	S K	U K
CA	ΚΑΝΑΔΑΣ Ζώνη ορεινής ώρας																												
CA	ΚΑΝΑΔΑΣ Ζώνη ώρας Ειρηνικού																												
CV	ΠΡΑΣΙΝΟ ΑΚΡΩΤΗΡΙΟ																												
CF	ΚΕΝΤΡΟΑΦΡΙΚΑΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ																												
TD	ΤΣΑΝΤ																												
CL	ΧΙΛΗ																												
CN	ΚΙΝΑ συμπεριλαμβανομένων των ΧΟΝΓΚ ΚΟΝΓΚ, ΜΑΚΑΟ και ΤΑΪΒΑΝ																												
CO	ΚΟΛΟΜΒΙΑ																												
KM	ΚΟΜΟΡΕΣ																												
CG	ΚΟΓΚΟ																												
CD	ΛΑΪΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΟΥ ΚΟΝΓΚΟ Ζώνη ανατολικής ώρας																												
CD	ΛΑΪΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΟΥ ΚΟΝΓΚΟ Ζώνη δυτικής ώρας																												

		A T	B E	B G	C Z	C Y	D K	D E	E E	E L	E S	F I	F R	H R	H U	I E	I T	L T	L U	L V	M T	N L	P L	P T	R O	S E	S I	S K	U K
CR	ΚΟΣΤΑ ΡΙΚΑ																												
CI	ΑΚΤΗ ΕΛΕΦΑΝΤΟΣΤΟΥ																												
CU	ΚΟΥΒΑ																												
DJ	ΤΖΙΜΠΟΥΤΙ																												
DM	ΝΤΟΜΙΝΙΚΑ																												
DO	ΔΟΜΙΝΙΚΑΝΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ																												
EC	ΙΣΗΜΕΡΙΝΟΣ																												
EG	ΑΙΓΥΠΤΟΣ																												
SV	ΕΛ ΣΑΛΒΑΔΟΡ																												
GQ	ΙΣΗΜΕΡΙΝΗ ΓΟΥΙΝΕΑ																												
ER	ΕΡΥΘΡΑΙΑ																												
ET	ΑΙΘΙΟΠΙΑ																												
GA	ΓΚΑΜΠΟΝ																												
GM	ΓΚΑΜΠΙΑ																												
GE	ΓΕΩΡΓΙΑ																												
GH	ΓΚΑΝΑ																												
GD	ΓΡΕΝΑΔΑ																												

		A T	B E	B G	C Z	C Y	D K	D E	E E	E L	E S	F I	F R	H R	H U	I E	I T	L T	L U	L V	M T	N L	P L	P T	R O	S E	S I	S K	U K
GT	ΓΟΥΑΤΕΜΑΛΑ																												
GN	ΓΟΥΙΝΕΑ																												
GW	ΓΟΥΙΝΕΑ ΜΠΗΣΣΑΟΥ																												
GY	ΓΟΥΙΑΝΑ																												
HT	ΑΪΤΗ																												
HN	ΟΝΔΟΥΡΑ																												
IN	ΙΝΔΙΑ																												
ID	ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ Δυτική ώρα Ινδονησίας																												
ID	ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ Κεντρική ώρα Ινδονησίας																												
ID	ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ Ανατολική ώρα Ινδονησίας																												
IR	ΙΣΛΑΜΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΟΥ ΙΡΑΝ																												
IQ	ΙΡΑΚ																												
IL	ΙΣΡΑΗΛ																												
JM	ΤΖΑΜΑΪΚΑ																												

		A T	B E	B G	C Z	C Y	D K	D E	E E	E L	E S	F I	F R	H R	H U	I E	I T	L T	L U	L V	M T	N L	P L	P T	R O	S E	S I	S K	U K
JP	ΙΑΠΩΝΙΑ																												
JO	ΙΟΡΔΑΝΙΑ																												
KZ	ΚΑΖΑΚΣΤΑΝ ζώνη ώρας 1																												
KZ	ΚΑΖΑΚΣΤΑΝ ζώνη ώρας 2																												
KE	ΚΕΝΥΑ																												
KP	ΛΑΪΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΚΟΡΕΑΣ																												
KR	ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΚΟΡΕΑΣ																												
KW	ΚΟΥΒΕΪΤ																												
KG	ΚΙΡΓΙΖΙΑ																												
LA	ΛΑΪΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΟΥ ΛΑΟΣ																												
LB	ΛΙΒΑΝΟΣ																												
LS	ΛΕΣΟΘΟ																												
LR	ΛΙΒΕΡΙΑ																												
LY	ΛΙΒΥΗ																												
MK	ΠΡΩΗΝ ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ																												

		A T	B E	B G	C Z	C Y	D K	D E	E E	E L	E S	F I	F R	H R	H U	I E	I T	L T	L U	L V	M T	N L	P L	P T	R O	S E	S I	S K	U K	
	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ																													
MG	ΜΑΛΑΓΑΣΚΑΡΗ																													
M W	ΜΑΛΑΟΥΙ																													
MY	ΜΑΛΑΙΣΙΑ																													
MV	ΜΑΛΔΙΒΕΣ																													
ML	ΜΑΛΙ																													
MR	ΜΑΥΡΙΤΑΝΙΑ																													
MU	ΜΑΥΡΙΚΙΟΣ																													
MX	ΜΕΞΙΚΟ Κεντρική ζώνη																													
MX	ΜΕΞΙΚΟ Ζώνη Ειρηνικού																													
MX	ΜΕΞΙΚΟ Βορειοδυτική ζώνη																													
MD	ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΜΟΛΔΑΒΙΑΣ																													
MN	ΜΟΓΓΟΛΙΑ ζώνη ώρας 1																													
MN	ΜΟΓΓΟΛΙΑ ζώνη ώρας 2																													

		A T	B E	B G	C Z	C Y	D K	D E	E E	E L	E S	F I	F R	H R	H U	I E	I T	L T	L U	L V	M T	N L	P L	P T	R O	S E	S I	S K	U K
ME	ΜΑΥΡΟΒΟΥΝΙΟ																												
MA	ΜΑΡΟΚΟ																												
MZ	ΜΟΖΑΜΒΙΚΗ																												
MM	ΜΙΑΝΜΑΡ																												
NA	ΝΑΜΙΜΠΙΑ																												
NP	ΝΕΠΑΛ																												
NI	ΝΙΚΑΡΑΓΟΥΑ																												
NE	ΝΙΓΗΡΑΣ																												
NG	ΝΙΓΗΡΙΑ																												
OM	ΟΜΑΝ																												
PK	ΠΑΚΙΣΤΑΝ																												
PA	ΠΑΝΑΜΑΣ																												
PG	ΠΑΠΟΥΑΣΙΑ — ΝΕΑ ΓΟΥΙΝΕΑ																												
PY	ΠΑΡΑΓΟΥΑΗ																												
PE	ΠΕΡΟΥ																												
PH	ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ																												
PR	ΠΟΥΕΡΤΟ ΡΙΚΟ																												
QA	ΚΑΤΑΡ																												

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U	
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K	
RU	ΡΩΣΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ώρα Μόσχας																													
RU	ΡΩΣΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ώρα Αικατερίνμπουργκ																													
RU	ΡΩΣΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ώρα Ομσκ																													
RU	ΡΩΣΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ώρα Κρασνογιάρσκ																													
RU	ΡΩΣΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ώρα Ιρκούτσκ																													
RU	ΡΩΣΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ώρα Γιακούτσκ																													
RU	ΡΩΣΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ώρα Βλαδιβοστόκ																													
RU	ΡΩΣΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ώρα Μαγκαντάν																													
RW	ΡΟΥΑΝΔΑ																													
ΚΝ	ΑΓΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ ΚΑΙ ΝΕΒΙΣ																													

		A T	B E	B G	C Z	C Y	D K	D E	E E	E L	E S	F I	F R	H R	H U	I E	I T	L T	L U	L V	M T	N L	P L	P T	R O	S E	S I	S K	U K
LC	ΑΓΙΑ ΛΟΥΚΙΑ																												
VC	ΑΓΙΟΣ ΒΙΚΕΝΤΙΟΣ ΚΑΙ ΓΡΕΝΑΔΙΝΕΣ																												
ST	ΣΑΟ ΤΟΜΕ ΚΑΙ ΠΡΙΝΣΙΠΕ																												
SA	ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ																												
SN	ΣΕΝΕΓΑΛΗ																												
RS	ΣΕΡΒΙΑ																												
SC	ΣΕΪΧΕΛΛΕΣ																												
SL	ΣΙΕΡΑ ΛΕΟΝΕ																												
SG	ΣΙΝΓΚΑΠΟΥΡΗ																												
SO	ΣΟΜΑΛΙΑ																												
ZA	ΝΟΤΙΑ ΑΦΡΙΚΗ																												
SS	ΝΟΤΙΟ ΣΟΥΔΑΝ																												
LK	ΣΡΙ ΛΑΝΚΑ																												
SD	ΣΟΥΔΑΝ																												
SR	ΣΟΥΡΙΝΑΜ																												
SZ	ΣΟΥΑΖΙΛΑΝΔΗ																												
CH	ΕΛΒΕΤΙΑ																												

		A T	B E	B G	C Z	C Y	D K	D E	E E	E L	E S	F I	F R	H R	H U	I E	I T	L T	L U	L V	M T	N L	P L	P T	R O	S E	S I	S K	U K
SY	ΑΡΑΒΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΣΥΡΙΑΣ																												
TJ	ΤΑΤΖΙΚΙΣΤΑΝ																												
TZ	ΗΝΩΜΕΝΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΤΑΝΖΑΝΙΑΣ																												
TH	ΤΑΪΛΑΝΔΗ																												
TL	ΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΤΙΜΟΡ																												
TG	ΤΟΓΚΟ																												
TT	ΤΡΙΝΙΝΤΑΝΤ ΚΑΙ ΤΟΜΠΑΓΚΟ																												
TN	ΤΥΝΗΣΙΑ																												
TR	ΤΟΥΡΚΙΑ																												
TM	ΤΟΥΡΚΜΕΝΙΣΤΑΝ																												
UG	ΟΥΓΚΑΝΤΑ																												
UA	ΟΥΚΡΑΝΙΑ																												
ΑΕ	ΗΝΩΜΕΝΑ ΑΡΑΒΙΚΑ ΕΜΙΡΑΤΑ																												
ΗΠ	ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ Ανατολική ζώνη ώρας																												
ΗΠ	ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ Κεντρική																												

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K
	ζώνη ώρας																												
ΗΠ	ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ Ορεινή ζώνη ώρας																												
ΗΠ	ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ Ζώνη ώρας Ειρηνικού																												
ΗΠ	ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ Ζώνη ώρας Αλάσκας																												
UY	ΟΥΡΟΥΓΟΥΑΗ																												
UZ	ΟΥΖΜΠΕΚΙΣΤΑΝ																												
VE	ΒΟΛΙΒΑΡΙΑΝΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑΣ																												
VN	ΒΙΕΤΝΑΜ																												
EH	ΔΥΤΙΚΗ ΣΑΧΑΡΑ																												
YE	ΥΕΜΕΝΗ																												
ZM	ΖΑΜΠΙΑ																												
ZW	ΖΙΜΠΑΜΠΟΥΕ																												

Κατά παρέκκλιση των ανωτέρω, το ποσοστό που εφαρμόζεται στις πτήσεις μεταξύ των εξόχως απόκεντρων περιφερειών της Ένωσης, όπως ορίζονται στο άρθρο 349 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και των χωρών εκτός της Ένωσης είναι μηδενικό.»