

Βρυξέλλες, 3.2.2017
COM(2017) 54 final

2017/0017 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ για τη συνέχιση των ισχυόντων
περιορισμών του πεδίου εφαρμογής για τις αεροπορικές δραστηριότητες και την
προετοιμασία για την εφαρμογή ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου από το 2021**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SWD(2017) 30 final}

{SWD(2017) 31 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τις αεροπορικές δραστηριότητες αυξάνονται σημαντικά. Αν δεν υπάρξουν περαιτέρω μέτρα, οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) από τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές εκτιμάται ότι θα έχουν σχεδόν τετραπλασιαστεί έως το 2050 σε σύγκριση με το 2010. Από διάφορες μελέτες φαίνεται ότι μόνα τους τα τεχνικά και επιχειρησιακά μέτρα, συμπεριλαμβανομένων προτύπων για τις εκπομπές CO₂ για τα αεροσκάφη ή η ανάπτυξη βιώσιμων βιοκαυσίμων, είναι ανεπαρκή για την περιστολή των εκπομπών από την αεροπλοΐα, οπότε χρειάζεται να χρησιμοποιηθούν αγορακεντρικά μέτρα, ώστε να αντιμετωπιστεί η αύξηση τέτοιων εκπομπών. Εξαιτίας της μεγάλης αύξησης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών, υπάρχει ο κίνδυνος υπονόμευσης των προσπαθειών της ΕΕ και των παγκόσμιων προσπαθειών για την αποτελεσματική αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής.

Ήδη από το 2008 η ΕΕ υπήρξε πρωτοπόρος σε ό,τι αφορά την αντιμετώπιση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις αεροπορικές μεταφορές, καθώς συμπεριέλαβε στο σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ τις πτήσεις μεταξύ αεροδρομίων εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου («πτήσεις εντός ΕΟΧ») και τις πτήσεις μεταξύ αεροδρομίων στον ΕΟΧ και αεροδρομίων σε τρίτες χώρες («πτήσεις εκτός ΕΟΧ»). Η κίνηση αυτή είχε νευραλγική σημασία αφού απέσπασε τη συμφωνία του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) για μια διαδικασία που θα οδηγούσε στη λήψη ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου για τη διεθνή αεροπλοΐα –διαδικασία και η οποία ξεκίνησε το 2013. Επέτρεψε επίσης στην αεροπλοΐα να συμβάλει στον στόχο της πολιτικής της ΕΕ για το κλίμα που ήταν η μείωση των εκπομπών κατά 20% έως το 2020 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990. Όσο είναι σε εκκρεμότητα η συμφωνία του ΔΟΠΑ και για να ενθαρρυνθεί η ανάπτυξη ενός παγκόσμιου μέτρου για τη ρύθμιση των εκπομπών από τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές στον ΔΟΠΑ, η ΕΕ περιόρισε προσωρινά το πεδίο εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ στις πτήσεις εντός ΕΟΧ έως το 2016, αναμένοντας το αποτέλεσμα του ΔΟΠΑ για να αναθεωρήσει το πεδίο εφαρμογής σε σχέση με τις πτήσεις εκτός ΕΟΧ. Αν δεν υπάρξουν τροποποιήσεις στην οδηγία για το ΣΕΔΕ της ΕΕ, τότε αυτό θα επανέλθει αυτόματα στο πλήρες πεδίο εφαρμογής του από το 2017.

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο συμφώνησε, τον Οκτώβριο του 2014, επί του πλαισίου πολιτικής για το κλίμα και την ενέργεια με ορίζοντα το 2030. Κεντρικός άξονας του πλαισίου με ορίζοντα το 2030 είναι ο δεσμευτικός στόχος για τη μείωση, έως το 2030, των συνολικών εκπομπών αερίων θερμοκηπίου της ΕΕ τουλάχιστον κατά 40 % εντός της ΕΕ κάτω από τα επίπεδα του 1990. Για την όσο το δυνατόν καλύτερη επίτευξη αυτού του στόχου με μικρό κόστος, οι τομείς που καλύπτονται από το σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ (ΣΕΔΕ της ΕΕ) θα πρέπει να μειώσουν τις εκπομπές τους κατά 43% σε σχέση με το 2005, ενώ οι τομείς εκτός ΣΕΔΕ θα πρέπει να μειώσουν τις εκπομπές τους κατά 30% σε σχέση με το 2005. Αυτό επέτρεψε στην ΕΕ να υποβάλει τη συμβολή της στη συμφωνία του Παρισιού, όπου δεσμεύτηκε για το σύνολο της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένων και των εκπομπών από τις αεροπορικές μεταφορές. Η ΕΕ δεσμεύεται να συνεισφέρει ουσιαστικά στον στόχο που έχει θέσει η συμφωνία του Παρισιού για το κλίμα δηλ. να διατηρηθεί η θέρμανση του πλανήτη κάτω από τους 2 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα και να συνεχιστούν οι προσπάθειες για περιορισμό της αύξησης της θερμοκρασίας σε 1,5 °C, καθώς και στον φιλόδοξο στόχο που έχει θέσει ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας, σύμφωνα με

τον οποίο οι καθαρές εκπομπές CO₂ από τη διεθνή αεροπλοΐα δεν θα πρέπει να υπερβαίνουν τα επίπεδα του 2020 («ανάπτυξη με ουδέτερο ισοζύγιο διοξειδίου του άνθρακα»).

Τον Οκτώβριο του 2016, στη 39η συνέλευση του ΔΟΠΑ εγκρίθηκε ψήφισμα για ένα παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο που θα αντιμετωπίσει την αύξηση των εκπομπών από τη διεθνή αεροπλοΐα σε παγκόσμιο επίπεδο από το 2021 μέσω ενός συστήματος αντιστάθμισης, με στόχο να σταθεροποιηθούν οι εκπομπές από τη διεθνή αεροπλοΐα στα επίπεδα του 2020. Κατά τη διάρκεια της πρώτης φάσης (2021-2026), η συμμετοχή στο παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο θα είναι ρητώς προαιρετική. Όλες οι χώρες με μεγάλη κίνηση στη διεθνή αεροπλοΐα θα πρέπει να εφαρμόσουν το μέτρο αυτό από την αρχή της δεύτερης φάσης του, το 2027. Η ΕΕ και τα κράτη μέλη της εξέφρασαν την πρόθεσή τους να εφαρμόσουν το μέτρο από την προαιρετική φάση. Ενώ ο φιλόδοξος στόχος και τα βασικά χαρακτηριστικά του μέτρου αντιστάθμισης έχουν συμφωνηθεί, ορισμένα σημαντικά χαρακτηριστικά του μέτρου που έχουν κρίσιμη σημασία για την αποτελεσματικότητά του και τη διατήρηση του περιβάλλοντος από άποψη κλίματος, είναι ανάγκη να αναπτυχθούν περαιτέρω και να συμφωνηθούν στον ΔΟΠΑ προτού εφαρμοστεί το μέτρο το 2021. Τυχόν καθυστερήσεις στην επίτευξη συμφωνίας για τα στοιχεία αυτά μπορούν να καθυστερήσουν τη θέση σε λειτουργία του μέτρου. Κάτι τέτοιο θα μπορούσε να καθυστερήσει και την εφαρμογή από τα κράτη εθνικών μέτρων που έχουν κρίσιμη σημασία αφού η πραγματική θέση σε λειτουργία του μέτρου βασίζεται σε μια τέτοια εθνική και περιφερειακή δράση.

Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει το αποτέλεσμα της 39ης συνέλευσης του ΔΟΠΑ και, υπό αυτό το πρίσμα, να αναθεωρήσει το πεδίο εφαρμογής του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ για πτήσεις προς και από τον ΕΟΧ. Ελλείψει τροποποίησης της ισχύουσας νομοθεσίας, θα εφαρμοστεί εκ νέου το αρχικό πεδίο εφαρμογής του ΣΕΔΕ (δηλαδή συμπεριλαμβανομένων των πτήσεων εκτός ΕΟΧ). Ενόψει της συμφωνίας για το αγορακεντρικό μέτρο στον ΔΟΠΑ, της στήριξης της ΕΕ για την ολοκλήρωση του και την έγκαιρη θέση σε λειτουργία αυτού, και της πρόθεσης της ΕΕ να υλοποιηθεί το μέτρο από το 2021, κρίνεται αναγκαίο να αναθεωρηθεί η νομοθεσία για το ΣΕΔΕ της ΕΕ.

Για να δοθεί περαιτέρω ώθηση στις διεθνείς συζητήσεις για τους υπόλοιπους κανόνες και τη διακυβέρνηση που είναι αναγκαία για την υλοποίηση του μέτρου, προτείνεται να εξακολουθήσει να υφίσταται περιορισμός του πεδίου εφαρμογής του συστήματος ΣΕΔΕ της ΕΕ (δηλ. σε πτήσεις μεταξύ αεροδρομίων εντός του ΕΟΧ, όπως προβλέπεται στον κανονισμό αριθ. 421/2014) και μετά το 2016. Μόλις υπάρξει μεγαλύτερη σαφήνεια για τη φύση και το περιεχόμενο των νομικών πράξεων που υιοθετεί ο ΔΟΠΑ για την υλοποίηση του αγορακεντρικού μέτρου, καθώς και για τις προθέσεις των διεθνών εταίρων μας όσον αφορά την υλοποίηση του μέτρου, θα διεξαχθεί περαιτέρω αξιολόγηση και επανεξέταση του ΣΕΔΕ της ΕΕ για την περίοδο μετά το 2020. Γι' αυτό θα ληφθεί επίσης δεόντως υπόψη η συνέπεια που είναι αναγκαία μεταξύ της δέσμευσης για το σύνολο της οικονομίας που ανέλαβε η ΕΕ στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού και του συμφωνηθέντος στόχου της μείωσης των ενωσιακών εκπομπών αερίων θερμοκηπίου κατά 40 % έως το 2030 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990.

Για να υπάρξει ασφάλεια δικαίου για τη συμμόρφωση με το ΣΕΔΕ το 2017, έχει σημασία να επιτευχθεί συμφωνία μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου γρήγορα και, ιδανικά, έως το τέλος του 2017.

- **Συνοχή με ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Η παρούσα πρόταση συνεχίζει, σε γενικές γραμμές, την προσέγγιση που ακολουθούν οι ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής για τους τομείς ΣΕΔΕ που καθορίζονται στην οδηγία για το σύστημα εμπορίας εκπομπών ΕΕ, ενώ λαμβάνει δεόντως υπόψη τις νέες

εξελίξεις στον ΔΟΠΑ και ιδίως τη συμφωνία που επιτεύχθηκε για το αγορακεντρικό μέτρο. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο ζήτησε ρητώς να συνεχιστεί η τρέχουσα πολιτική για το σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ και παρείχε οδηγίες για συγκεκριμένα ζητήματα που θα πρέπει να αντιμετωπιστούν για την περίοδο 2021 έως 2030. Σύμφωνα με τις οδηγίες που έλαβε, η Επιτροπή υπέβαλε τον Ιούλιο του 2015 νομοθετική πρόταση για την αναθεώρηση του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ για σταθερές εγκαταστάσεις για την περίοδο μετά το 2020. Η εν λόγω πρόταση δεν εξέτασε θέματα σχετικά με την κάλυψη της αεροπλοΐας από το ΣΕΔΕ της ΕΕ, καθώς δεν θεωρήθηκε σκόπιμο να συμβεί αυτό πριν από την 39η συνέλευση του ΔΟΠΑ τον Οκτώβριο του 2016. Σήμερα, ευθυγραμμιζόμενη με τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, η παρούσα πρόταση για τις εκπομπές από τις αεροπορικές μεταφορές συνεχίζει την προσέγγιση για τις εκπομπές από πτήσεις μεταξύ ευρωπαϊκών προορισμών στο πλαίσιο του ΣΕΔΕ της ΕΕ. Η παρούσα πρόταση συμπληρώνει την ευρύτερη επανεξέταση του ΣΕΔΕ όπως πρότεινε η Επιτροπή τον Ιούλιο του 2015 και επί του παρόντος στη διαδικασία συναπόφασης.

- **Συνοχή με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η πρόταση προβλέπει εφαρμογή μέρους του πλαισίου πολιτικής για το κλίμα και την ενέργεια με ορίζοντα το 2030 ως κύρια συνιστώσα για τη διαμόρφωση μιας ανθεκτικής Ενεργειακής Ένωσης με μακρόπνοη πολιτική για το κλίμα. Έχουν ήδη γίνει συμπληρωματικές νομοθετικές προτάσεις που θα βοηθήσουν στην επίτευξη των διαφόρων στόχων που συμφωνήθηκαν στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο. Οι προτάσεις αυτές θα διευκολύνουν την επίτευξη των κλιματικών στόχων στο πλαίσιο του ΣΕΔΕ και εκτός αυτού. Επιπλέον, η στρατηγική της Επιτροπής για τις αεροπορικές μεταφορές και η στρατηγική για μεταφορές με μειωμένες εκπομπές βαδίζουν προς την κατεύθυνση της μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στις μεταφορές, ως μέρος των ευρύτερων προσπαθειών για απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και των δεσμεύσεων της ΕΕ με ορίζοντα το 2030.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **Νομική βάση**

Τα άρθρα 191 έως 193 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) επιβεβαιώνουν και αποσαφηνίζουν τις αρμοδιότητες της Ένωσης όσον αφορά την κλιματική αλλαγή. Η νομική βάση της παρούσας πρότασης είναι το άρθρο 192 της ΣΛΕΕ.

- **Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Η οδηγία ΣΕΔΕ της ΕΕ είναι υφιστάμενο μέσο πολιτικής της ΕΕ το οποίο συνεχίζεται και μετά το 2020. Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι στόχοι της πρότασης για την τροποποίηση του συγκεκριμένου μέσου μπορούν να επιτευχθούν μόνο με πρόταση της Επιτροπής σε επίπεδο ΕΕ.

Η ανάληψη δράσης σε επίπεδο ΕΕ, και όπου είναι δυνατόν σε παγκόσμιο επίπεδο, είναι πιο αποτελεσματική από την ανάληψη δράσης σε επίπεδο κράτους μέλους, λόγω των διασυνοριακών επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής και της διακρατικής σε μεγάλο βαθμό φύσης των αερομεταφορών. Οι ενέργειες σε επίπεδο ΕΕ θα εξασφαλίσουν με τον πλέον

αποτελεσματικό τρόπο την επίτευξη των στόχων για το κλίμα σε ενωσιακό και διεθνές επίπεδο και την εναρμονισμένη υλοποίηση του αγορακεντρικού μέτρου στην ΕΕ. Με τον τρόπο αυτό θα είναι εγγυημένη η δέουσα συμβολή του τομέα των αερομεταφορών στη μείωση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής και θα διατηρηθεί η ανταγωνιστικότητα του κλάδου των αερομεταφορών σε διεθνές επίπεδο όπως και οι ίσοι όροι ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά της ΕΕ.

- **Αναλογικότητα**

Η πρόταση συμμορφώνεται με την αρχή της αναλογικότητας, διότι δεν υπερβαίνει αυτό που είναι αναγκαίο για να επιτευχθούν οι στόχοι της υλοποίησης της μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου για το 2020 και το 2030 κατά τρόπο οικονομικό και αποτελεσματικό, ενώ ταυτόχρονα εξασφαλίζει την ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και διευκολύνει την ολοκλήρωση των κανόνων για την υλοποίηση του αγορακεντρικού μέτρου.

- **Επιλογή του νομικού μέσου**

Η παρούσα πρόταση κανονισμού ακολουθεί τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 421/2014, ο οποίος εκδόθηκε μετά τη συνέλευση του ΔΟΠΑ το 2013. Όπως και με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 421/2014, σημασία έχει να υπάρξει γρήγορα συμφωνία μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου επί της παρούσας πρότασης, ώστε αυτή να τεθεί σε εφαρμογή με τις προσεχείς υποχρεώσεις συμμόρφωσης στο πλαίσιο του ΣΕΔΕ της ΕΕ τον Μάρτιο και τον Απρίλιο του 2018. Ελλείψει μιας τέτοιας αναθεώρησης, το σύστημα ΣΕΔΕ θα επανέλθει στο αρχικό πεδίο εφαρμογής. Η παρούσα πρόταση θα πρέπει να εγκριθεί από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο και να αρχίσει να ισχύει το αργότερο στις αρχές του 2018, 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 2018, όπως αναφέρεται στην οδηγία 2003/87/ΕΚ.

Ενόψει των περιορισμένων χρονικών περιθωρίων, θεωρείται ότι ο σκοπός της παρούσας πρότασης μπορεί να επιτευχθεί με κανονισμό. Οι κανονισμοί είναι άμεσα εφαρμοστέοι σε όλα τα κράτη μέλη και δεσμευτικοί ως προς όλα τα μέρη τους, οπότε είναι το καλύτερο μέσο για την επίτευξη έγκαιρης και ενιαίας εφαρμογής των τροποποιήσεων πριν από τις προθεσμίες συμμόρφωσης το 2017, που έχουν οριστεί για τον Μάρτιο και τον Απρίλιο του 2018.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας**

Στο πλαίσιο της αναθεώρησης του ΣΕΔΕ της ΕΕ για την περίοδο 2021-2030, η αξιολόγηση της υφιστάμενης οδηγίας ΣΕΔΕ ήταν μέρος των εργασιών εκτίμησης επιπτώσεων και τροφοδότησε την εκτίμηση των πολιτικών επιλογών. Δεν υπήρξε εκ των υστέρων αξιολόγηση ή έλεγχος καταλληλότητας που να αφορά ειδικά το ΣΕΔΕ της ΕΕ για τις αερομεταφορές,

επειδή το σύστημα εμπορίας εκπομπών ΕΕ για τις αερομεταφορές ποτέ δεν εφαρμόστηκε σε ολόκληρο το πεδίο εφαρμογής του όπως είχε αρχικά σχεδιαστεί. Οι τροποποιήσεις του πεδίου εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ για τις αερομεταφορές έγιναν βάσει εκτεταμένων αξιολογήσεων που είχαν ως σκοπό να καθυστερήσουν τις ανησυχίες και να λάβουν υπόψη την αντίθεση που εκφράστηκε απέναντι στο μέτρο όπως αρχικά είχε σχεδιαστεί, αλλά και για να υπάρξει ίση μεταχείριση όλων των φορέων εκμετάλλευσης για τα ίδια δρομολόγια. Η εκτίμηση επιπτώσεων του 2013¹ που συνόδευε την πρόταση κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 421/2014, καθώς και η εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει την παρούσα πρόταση μαζί με τις εκθέσεις για την αγορά ανθρακούχων εκπομπών που ετοίμασε η Επιτροπή και τα σχέδια δράσης που υπέβαλε η Επιτροπή στον ΔΟΠΑ πράγματι αξιολογούν και αποτιμούν την αποτελεσματικότητα και τη λειτουργία της οδηγίας ΣΕΔΕ της ΕΕ για την αεροπλοΐα, που θεωρείται κατάλληλη από την άποψη της εκ των υστέρων αξιολόγησης και του ελέγχου καταλληλότητας της οδηγίας για το ΣΕΔΕ της ΕΕ όσον αφορά την αεροπλοΐα.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Για τον σκοπό της επανεξέτασης του ΣΕΔΕ της ΕΕ σε συνέχεια της συνέλευσης του ΔΟΠΑ του 2016, πραγματοποιήθηκε δημόσια διαβούλευση επί 12 εβδομάδες μεταξύ 7 Μαρτίου και 30 Μαΐου 2016. Συνολικά, οι περισσότερες ομάδες ενδιαφερόμενων μερών συμφώνησαν ότι θα πρέπει να υπάρξει συμφωνία για φιλόδοξους στόχους ως προς τις μειώσεις των εκπομπών στη διεθνή αεροπλοΐα και ότι τα αγορακεντρικά μέτρα είναι κατάλληλα εργαλεία για τη μείωση των εκπομπών από τις διεθνείς αερομεταφορές. Ωστόσο, υπήρξαν διαφορετικές απόψεις για το επιθυμητό επίπεδο φιλοδοξίας και τους μηχανισμούς για τη μείωση των εκπομπών. Ενώ μερικά ενδιαφερόμενα μέρη κρίνουν ότι το ΣΕΔΕ της ΕΕ θα πρέπει να εξακολουθήσει να ισχύει στο πλαίσιο του τρέχοντος πεδίου εφαρμογής για τις εντός του ΕΟΧ πτήσεις μετά το 2017, ορισμένοι πίστευαν ότι θα πρέπει να επανέλθει στο πλήρες πεδίο εφαρμογής (περιλαμβανομένων πτήσεων προς και από τρίτες χώρες). Πέραν του 2020, πολλοί απαντώντες σημείωσαν ότι οι επιλογές για το ΣΕΔΕ της ΕΕ θα πρέπει να εξαρτηθούν από το επίπεδο της φιλοδοξίας, τη φύση, το πεδίο εφαρμογής και την περιβαλλοντική ακεραιότητα/αποτελεσματικότητα της συμφωνίας που επιτεύχθηκε στη συνέλευση του ΔΟΠΑ το 2016. Η Επιτροπή θα εξακολουθήσει τις εποικοδομητικές διμερείς και πολυμερείς επαφές της με τα ενδιαφερόμενα μέρη και τρίτες χώρες.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωμοσύνης**

Συνολικά, όσον αφορά τις παγκόσμιες προβλέψεις για τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου, για την εκτίμηση επιπτώσεων χρησιμοποιήθηκε η έκθεση του 2015 για τη διαφορά ως προς τις εκπομπές του περιβαλλοντικού προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών και η πέμπτη έκθεση αξιολόγησης της διακυβερνητικής ομάδας για την κλιματική αλλαγή. Όσον αφορά τις συνολικές προβλέψεις για τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου της ΕΕ, χρησιμοποιήθηκαν ως βάση οι εκθέσεις από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος. Η μελέτη βασίστηκε σε σχετικά στοιχεία των περιβαλλοντικών εκθέσεων του ΔΟΠΑ, ιδίως σε σχέση με τις εκπομπές και τις προβλέψεις εκπομπών της διεθνούς αεροπλοΐας, καθώς και των δυνατοτήτων μείωσης των εκπομπών της διεθνούς αεροπλοΐας χάρη σε τεχνικά και επιχειρησιακά μέτρα. Τα στοιχεία προβλέψεων για την ανάπτυξη του κλάδου αεροπλοΐας που παρουσιάζονται στην

¹ SWD(2013) 430 τελικό

περιβαλλοντική έκθεση του ΔΟΠΑ χρησιμοποιήθηκαν στην οικονομική μοντελοποίηση και ανάλυση.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Στην εκτίμηση επιπτώσεων αναλύονται διάφορα σενάρια τόσο για την περίοδο πριν από το 2020 όσο και για την περίοδο μετά το 2021. Πριν από το 2020, γίνεται εκτίμηση της διατήρησης του πεδίου εφαρμογής στις πτήσεις εντός ΕΟΧ και εναλλακτικά της κάλυψης όλων των πτήσεων που αναχωρούν από τον ΕΟΧ και σύγκριση με το βασικό σενάριο (πλήρες πεδίο εφαρμογής). Μετά το 2020, όλα τα σενάρια θεωρούν ότι το παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο θα καλύψει πτήσεις προς και από τρίτες χώρες. Ένα σενάριο θεωρεί, επίσης, ότι οι εκπομπές του ΕΟΧ αντισταθμίζονται μέσω του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου, ενώ σύμφωνα με ένα άλλο σενάριο οι υποχρεώσεις του ΣΕΔΕ της ΕΕ αφορούν τις πτήσεις εντός του ΕΟΧ. Ενδιάμεσες εναλλακτικές λύσεις θεωρούν ότι οι αλλαγές στο ΣΕΔΕ της ΕΕ για τις πτήσεις εντός ΕΟΧ είτε θα ευθυγραμμιστούν με κάποιο τρόπο με το παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο (οπότε το ΣΕΔΕ της ΕΕ θα λειτουργεί με μια αντισταθμιστική προσέγγιση) είτε τα δύο συστήματα θα συνδυαστούν (οπότε οι εκπομπές που καλύπτονται από το ΣΕΔΕ της ΕΕ δεν θα ανήκουν στο πεδίο εφαρμογής του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου).

Η εκτίμηση επιπτώσεων κατέδειξε ότι η διατήρηση του τρέχοντος πεδίου εφαρμογής στις πτήσεις εντός ΕΟΧ του ΣΕΔΕ της ΕΕ θα ήταν η καταλληλότερη λύση για την περίοδο 2017-2020 και θα ανταποκρινόταν στις προσδοκίες για τη συμβολή της αεροπλοΐας στον στόχο για το κλίμα το 2020. Επίσης, θα τύχαινε θερμής υποδοχής από τις τρίτες χώρες και θα έδινε στον ΔΟΠΑ ώθηση να οριστικοποιήσει τους αναγκαίους κανόνες που υπολείπονται για την εφαρμογή του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου· κι αυτό θα ήταν εφικτό με πολύ μικρό διοικητικό κόστος, αφού το σύστημα υπάρχει και όλοι συμμορφώνονται με αυτό πολύ καλά. Οι παγκόσμιες ενέργειες για τον περιορισμό των εκπομπών θα μπορούσαν να έχουν καλύτερα αποτελέσματα αν διευκολυνθεί η εφαρμογή του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου από το 2021, όπως αναμένεται.

Στην εκτίμηση επιπτώσεων αναλύθηκαν επίσης διάφορες επιλογές για ένα σενάριο μετά το 2020 και καταδείχθηκε αν και πώς θα μπορούσαν να συμβάλουν στην επίτευξη των στόχων της ΕΕ για το κλίμα με ορίζοντα το 2030. Ωστόσο, λόγω των ασαφειών που υφίστανται ακόμα ως προς την υλοποίηση του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου, θεωρείται πρόωρο να ληφθεί, στο στάδιο αυτό, απόφαση για το καθεστώς μετά το 2020, αλλά θα πρέπει να υπάρχει ετοιμότητα για επανεξέταση της κατάστασης σε εύλογο χρονικό διάστημα, προτού το παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο αρχίσει να εφαρμόζεται κατά τα αναμενόμενα.

- **Καταλληλότητα του κανονιστικού πλαισίου και απλούστευση**

Για την ελάφρυνση των διοικητικών υποχρεώσεων για τους πολύ μικρούς φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, θα πρέπει να εξακολουθήσει να ισχύει για άλλα δέκα χρόνια η εξαίρεση για τους μη εμπορικούς φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών με εκπομπές χαμηλότερες των 1000 τόνων CO₂ ετησίως.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η πρόταση σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αρχές που αναγνωρίζονται ιδίως από τον Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Συγκεκριμένα, συμβάλλει στην επίτευξη του στόχου της προστασίας υψηλού επιπέδου για το περιβάλλον σύμφωνα με την αρχή της αειφόρου ανάπτυξης, όπως καταγράφεται στο άρθρο 37 του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στον κοινοτικό προϋπολογισμό.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Λαμβανομένης υπόψη της προόδου που επιτεύχθηκε στην 39η συνέλευση του ΔΟΠΑ και για να δοθεί ώθηση στην επιτυχή υλοποίηση του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου με σκοπό την αντιμετώπιση των εκπομπών από τη διεθνή αεροπλοΐα από το 2021, προτείνονται τροποποιήσεις στις αεροπορικές δραστηριότητες που καλύπτονται από το ΣΕΔΕ της ΕΕ. Προτείνεται να επεκταθεί η τρέχουσα προσέγγιση στην εφαρμογή του ΣΕΔΕ της ΕΕ όπως καθορίζεται στον κανονισμό αριθ. 421/2014 πέραν του 2016 έως ότου αποσαφηνιστούν επαρκώς η φύση και το περιεχόμενο των νομικών πράξεων που θα υιοθετήσει ο ΔΟΠΑ για την υλοποίηση του αγορακεντρικού μέτρου, ώστε να μπορέσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή να πραγματοποιήσει και άλλες εκτιμήσεις και να αναθεωρήσει το ΣΕΔΕ της ΕΕ για την περίοδο μετά το 2020. Κατά συνέπεια, τα δικαιώματα εκπομπών για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών από το 2017 θα πρέπει να είναι τα ίδια με αυτά που ίσχυαν το 2016. Οι ρυθμίσεις αυτές αναμένεται να εφαρμοστούν ήδη στα δικαιώματα του 2017. Συνεπώς, η υλοποίηση του ΣΕΔΕ της ΕΕ το εν λόγω έτος, εν αναμονή της έναρξης ισχύος της τροποποίησης, θα πρέπει να είναι, στο μέτρο του δυνατού, συνεπής με αυτό και ευθυγραμμισμένη με το αναμενόμενο τελικό αποτέλεσμα της διαδικασίας συναπόφασης.

Η παρούσα πρόταση στοχεύει στη διατήρηση των σημερινών ιδιαίτερα θετικών αποτελεσμάτων του ΣΕΔΕ της ΕΕ που συμβάλλουν στη μείωση των εκπομπών κατά 17 εκατομμύρια τόνους CO₂ ετησίως. Αυτό σημαίνει ότι η αεροπλοΐα, εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, συνεισφέρει στη μείωση των ενωσιακών εκπομπών όπως κάθε άλλος κλάδος της οικονομίας. Ενώ εξασφαλίζεται ότι η ΕΕ θα εξακολουθήσει να επιδιώκει ουσιαστικές μειώσεις των εκπομπών από την αεροπλοΐα μέσω του ΣΕΔΕ της ΕΕ, σε συνέπεια με τους στόχους της ΕΕ για το κλίμα, διατηρείται η δυναμική στις εργασίες του ΔΟΠΑ για την τρέχουσα θέση σε λειτουργία του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου ώστε να υπάρξει το μέγιστο αποτέλεσμα ως προς τον μετριασμό των εκπομπών παγκοσμίως. Η ρήτρα επανεξέτασης δίνει ένα θετικό σήμα για την πρόθεση της ΕΕ να εφαρμόσει το παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο.

Άρθρο 1 για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ

Με την πρόταση τροποποιείται το άρθρο 28α της οδηγίας, προστίθενται δύο ακόμα άρθρα (το 28β και το 28γ) και τροποποιείται το παράρτημα Ι.

Άρθρο 28α

Το άρθρο 28α της οδηγίας για το ΣΕΔΕ της ΕΕ τροποποιείται ως προς τις παρεκκλίσεις που πρέπει να εφαρμοστούν πριν από την υλοποίηση της διεθνούς συμφωνίας που θα επιβάλει ένα ενιαίο, παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο. Ακολουθώντας την ίδια προσέγγιση με αυτήν

του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 421/2014 για την περίοδο 2013-2016, η οδηγία ΣΕΔΕ της ΕΕ δεν εφαρμόζεται, κατ' εξαίρεση, σε πτήσεις προς και από τις απόκεντρες περιοχές και τρίτες χώρες μετά το 2016, ενώ οι πτήσεις μεταξύ αεροδρομίων στον ΕΟΧ είναι πλήρως καλυμμένες. Δεδομένου ότι το πεδίο εφαρμογής παραμένει ίδιο με αυτό του 2016, η ποσότητα δωρεάν δικαιωμάτων που εκχωρούνται σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα εξακολουθήσει να είναι ίδια με αυτή του 2016, κατ' αναλογία με τη δραστηριότητα εντός του ΕΟΧ, και ο συντελεστής γραμμικής μείωσης που είναι εφαρμοστέος σε όλους τους τομείς στο πλαίσιο της οδηγίας ΣΕΔΕ της ΕΕ θα εφαρμόζεται μόνο από το 2021 και μετά. Τα δικαιώματα από το ειδικό αποθεματικό θα πρέπει να έχουν ίδια μεταχείριση και, συνεπώς, η εκχώρησή τους πρέπει να προσαρμόζεται στο πεδίο εφαρμογής εντός του ΕΟΧ. Οι ποσότητες προς πλειστηριασμό θα πρέπει να εξακολουθήσουν να είναι οι ίδιες με αυτές του 2016. Το σύστημα θα εφαρμόζεται σε πτήσεις προς και από χώρες με τις οποίες έχει επιτευχθεί διμερής συμφωνία για σύνδεση των συστημάτων με «ανώτατα όρια και δικαιώματα εμπορίας» μόνο σύμφωνα με τους όρους μιας τέτοιας συμφωνίας.

Άρθρο 28β

Εισάγεται στην οδηγία ΣΕΔΕ της ΕΕ ένα νέο άρθρο, το 28β, για να προετοιμαστεί η υλοποίηση ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου από το 2021. Η Επιτροπή καλείται να υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τις διεθνείς εξελίξεις που αφορούν την υλοποίηση του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου, καθώς και σχετικά με τις ενέργειες τρίτων χωρών για την εφαρμογή του εν λόγω μέτρου. Συνεπώς, η Επιτροπή καλείται να εξετάσει τους τρόπους ενσωμάτωσης των σχετικών νομικών μέσων του ΔΟΠΑ στην ενωσιακή νομοθεσία μέσω αναθεώρησης της οδηγίας για το ΣΕΔΕ της ΕΕ. Η διαδικασία αυτή μπορεί να συνοδεύεται από τις κατάλληλες νομοθετικές προτάσεις.

Άρθρο 28γ

Επίσης, η Επιτροπή, για να προετοιμαστεί για την υλοποίηση του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου, μπορεί να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για την κατάλληλη παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και εξακρίβωση των εκπομπών που ισχύουν για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών για τον σκοπό της εφαρμογής του αγορακεντρικού μέτρου που αναπτύσσει ο ΔΟΠΑ.

Παράρτημα Ι

Το παράρτημα Ι της οδηγίας 2003/87/ΕΚ τροποποιείται με επέκταση της εξαίρεσης για τους μη εμπορικούς φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών με εκπομπές λιγότερες από 1 000 τόνους CO₂ ετησίως από το 2020 έως το 2030. Αυτό αποδείχθηκε αποτελεσματικό μέτρο, που μειώνει σημαντικά τις διοικητικές προσπάθειες που απαιτούνται για την εφαρμογή του ΣΕΔΕ της ΕΕ, ενώ παραμένουν αμείωτες οι προσπάθειες για επίτευξη ουσιαστικής μείωσης των εκπομπών μέσω του ΣΕΔΕ της ΕΕ. Η εξαίρεση περιόρισε τον αριθμό των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών οι οποίοι θα εμπίπτουν στις ρυθμίσεις των κρατών μελών κατά 2 200, αριθμός ο οποίος αντιστοιχεί μόνο στο 0,2% των εκπομπών.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ για τη συνέχιση των ισχυόντων περιορισμών του πεδίου εφαρμογής για τις αεροπορικές δραστηριότητες και την προετοιμασία για την εφαρμογή ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου από το 2021

(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) Κατά την 21η διάσκεψη των μερών της σύμβασης-πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC), που πραγματοποιήθηκε στο Παρίσι, από τις 30 Νοεμβρίου έως τις 12 Δεκεμβρίου 2015, επιτεύχθηκε διεθνής συμφωνία σχετικά με την ενίσχυση της παγκόσμιας αντίδρασης απέναντι στην κλιματική αλλαγή. Η συμφωνία του Παρισιού θέτει, μεταξύ άλλων, έναν μακροπρόθεσμο στόχο, ευθυγραμμιζόμενη με τον στόχο να συγκρατηθεί η αύξηση της παγκόσμιας μέσης θερμοκρασίας σαφώς κάτω των 2 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα και να συνεχιστούν οι προσπάθειες ώστε η αύξηση να διατηρηθεί στους 1,5°C πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα. Η συμφωνία εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ένωσης με την απόφαση (ΕΕ) 2016/1841 του Συμβουλίου. Η συμφωνία του Παρισιού άρχισε να ισχύει στις 4 Νοεμβρίου 2016. Για την επίτευξη του στόχου της συμφωνίας του Παρισιού, τα μέρη θα καταρτίσουν, θα κοινοποιήσουν και θα τηρήσουν διαδοχικές εθνικά καθορισμένες προθέσεις συνεισφοράς.
- (2) Οι περιβαλλοντικοί στόχοι της Ένωσης όπως αναφέρονται στο άρθρο 191 της Συνθήκης είναι η διατήρηση, η προστασία και η βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος· η προστασία της υγείας του ανθρώπου· και η προώθηση, σε διεθνές επίπεδο, μέτρων για την αντιμετώπιση των περιφερειακών ή παγκόσμιων περιβαλλοντικών προβλημάτων, και ιδίως η καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.

² ΕΕ C , , σ. .

³ ΕΕ C , , σ. .

- (3) Στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο που πραγματοποιήθηκε στις 23-24 Οκτωβρίου 2014 τέθηκε ο δεσμευτικός στόχος της μείωσης εντός της ΕΕ κατά τουλάχιστον 40 % των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου σε όλο το φάσμα της οικονομίας έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990. Η σύνοδος του Συμβουλίου της 6ης Μαρτίου 2015 ενέκρινε επίσημα αυτήν την πρόθεση συνεισφοράς της Ένωσης και των κρατών μελών της, ως την εθνικά καθορισμένη πρόθεση συνεισφοράς στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού. Στα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Οκτωβρίου 2014 διατυπώθηκε πρόβλεψη σύμφωνα με την οποία ο στόχος έπρεπε να επιτευχθεί συλλογικά από την Ένωση με την καλύτερη δυνατή σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας, με τις μειώσεις στο σύστημα εμπορίας εκπομπών (ΣΕΔΕ) και στους τομείς εκτός ΣΕΔΕ να αγγίζουν, αντίστοιχα, το 43% και το 30% έως το 2030 σε σύγκριση με το 2005. Όλοι οι τομείς της οικονομίας θα πρέπει να συμβάλουν στην επίτευξη αυτών των μειώσεων εκπομπών.
- (4) Η Ένωση και τα κράτη μέλη της καταβάλλουν από το 1997 προσπάθειες για την ταχύτερη επίτευξη διεθνούς συμφωνίας με σκοπό τη μείωση των επιπτώσεων από τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τις αερομεταφορές και από το 2008 έχουν θέσει σε εφαρμογή νομοθετικά μέτρα για τον περιορισμό των επιπτώσεων στο κλίμα από τις εκπομπές λόγω αεροπορικών δραστηριοτήτων μέσω του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ (ΣΕΔΕ της ΕΕ) που λειτουργεί από το 2005. Για να υπάρξει πρόοδος στις εργασίες της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ), η Ένωση ενέκρινε δύο φορές παρεκκλίσεις από το σύστημα ΣΕΔΕ της ΕΕ, ώστε να περιοριστούν οι υποχρεώσεις συμμόρφωσης για τις εκπομπές που οφείλονται σε πτήσεις μεταξύ αεροδρομίων που βρίσκονται στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό χώρο (ΕΟΧ), με ίση μεταχείριση όσον αφορά τους αεροδιαδρόμους επιχειρήσεων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, όπου κι αν βρίσκονται. Η πλέον πρόσφατη παρέκκλιση από το σύστημα ΣΕΔΕ της ΕΕ, ο κανονισμός αριθ. 421/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, περιόρισε τις υποχρεώσεις συμμόρφωσης στις πτήσεις εντός του ΕΟΧ μεταξύ 2013 και 2016 και προέβλεψε δυνητικές αλλαγές στο πεδίο εφαρμογής του συστήματος όσον αφορά τις δραστηριότητες προς και από αεροδρόμια που βρίσκονται εκτός του ΕΟΧ από την 1η Ιανουαρίου 2017 και μετά, ύστερα από την επανεξέταση που προβλέπεται από τον εν λόγω κανονισμό.
- (5) Υπό το πρίσμα του ψηφίσματος που εγκρίθηκε στη 39η συνέλευση του ΔΟΠΑ, τον Οκτώβριο του 2016, για την εφαρμογή ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου από το 2021 με σκοπό την αντιστάθμιση των εκπομπών της διεθνούς αεροπλοΐας πάνω από τα επίπεδα του 2020, θεωρείται σκόπιμο να εξακολουθήσει να ισχύει η υφιστάμενη παρέκκλιση εν αναμονή μεγαλύτερης προόδου των εργασιών για τον σχεδιασμό και την εφαρμογή του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου. Ως προς αυτό, η έγκριση προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών από τον ΔΟΠΑ, για να συμπληρωθεί το ψήφισμα και να καταστεί δυνατή η υλοποίηση του παγκόσμιου συστήματος, σχεδιάζεται για το 2018. Ωστόσο, η θέση σε λειτουργία στην πράξη του συστήματος θα απαιτήσει ενέργειες από τα μέρη του ΔΟΠΑ σε εθνικό επίπεδο. Επίσης, ο ΔΟΠΑ πρέπει να αναπτύξει ρυθμίσεις διακυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένου συστήματος μητρώου. Στο πλαίσιο αυτό, η τρέχουσα παρέκκλιση από τις υποχρεώσεις του ΣΕΔΕ της ΕΕ για πτήσεις από και προς τρίτες χώρες θα πρέπει να παραταθεί, υπό την επιφύλαξη της επανεξέτασης της υλοποίησης του συστήματος του ΔΟΠΑ, ώστε να διατηρηθεί η δυναμική στον ΔΟΠΑ και να διευκολυνθεί η θέση σε λειτουργία του συστήματος του ΔΟΠΑ. Ως αποτέλεσμα της παράτασης της παρέκκλισης, η ποσότητα των δικαιωμάτων που τα κράτη μέλη θέτουν σε πλειστηριασμό και εκχωρούνται δωρεάν, μεταξύ άλλων και από το ειδικό

αποθεματικό, θα πρέπει να είναι ίδια με αυτή που αντιστοιχεί στο 2016 και αναλογική προς τη μείωση της υποχρέωσης παράδοσης.

- (6) Δεδομένου ότι δεν έχουν ακόμη αναπτυχθεί τα βασικά χαρακτηριστικά του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου και ότι η εφαρμογή εξαρτάται από τη νομοθεσία κρατών και περιφερειών, θεωρείται σκόπιμο να γίνει επανεξέταση μόλις αποσαφηνιστεί ο χαρακτήρας και το περιεχόμενο αυτών των νομικών μέσων πριν από την έναρξη λειτουργίας του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου του ΔΟΠΑ για την έγκαιρη εφαρμογή του, και να υποβληθεί έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Η έκθεση θα εξετάζει τυχόν πρότυπα ή άλλα νομικά μέσα που θα εγκριθούν από τον ΔΟΠΑ, τις ενέργειες στις οποίες θα έχουν προβεί τρίτες χώρες για την εφαρμογή του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου στις εκπομπές από το 2021 και άλλες σχετικές διεθνείς εξελίξεις [π.χ. κανόνες στο πλαίσιο της σύμβασης-πλασίου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC) και της συμφωνίας του Παρισιού για τις αγορές και τη λογιστική ανθρακούχων εκπομπών]. Στην εν λόγω έκθεση θα πρέπει να εξεταστούν οι τρόποι ενσωμάτωσης αυτών των νομικών μέσων στην ενωσιακή νομοθεσία μέσω αναθεώρησης του ΣΕΔΕ της ΕΕ. Θα πρέπει επίσης να εξεταστούν οι κανόνες που θα εφαρμόζονται στις εντός του ΕΟΧ πτήσεις, ανάλογα με την περίπτωση. Η εν λόγω έκθεση θα πρέπει να συνοδεύεται από πρόταση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο που θα εξασφαλίζει τη συμβολή της αεροπλοΐας στη δέσμευση της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου σε επίπεδο της συνολικής οικονομίας με ορίζοντα το 2030.
- (7) Για την έκδοση μη νομοθετικών πράξεων γενικής εφαρμογής για συμπλήρωση ή τροποποίηση ορισμένων μη ουσιωδών στοιχείων μιας νομοθετικής πράξης, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η αρμοδιότητα για την έκδοση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ώστε να υπάρξει μέριμνα για την κατάλληλη παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και εξακρίβωση των εκπομπών που ισχύουν για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών για τον σκοπό της εφαρμογής του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου που αναπτύσσει ο ΔΟΠΑ. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξαγάγει τις κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομώνων, και οι διαβουλεύσεις αυτές να διεξαχθούν σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου, της 13ης Απριλίου 2016. Πιο συγκεκριμένα, για να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην εκπόνηση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομώνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την εκπόνηση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (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 2003/87/ΕΚ για άλλα δέκα έτη, στη διάρκεια των οποίων θα πρέπει να ληφθούν μέτρα έτσι ώστε στο μέλλον όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης να συμβάλουν στις μειώσεις εκπομπών.
- (9) Έχει σημασία να διασφαλιστεί ασφάλεια δικαίου, για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και τις εθνικές αρχές, έχοντας υπόψη την καταληκτική ημερομηνία παράδοσης της 30ής Απριλίου 2018, όπως αναφέρεται στην οδηγία 2003/87/ΕΚ. Κατά συνέπεια, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να αρχίσει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

(10) Επομένως, η οδηγία 2003/87/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 2003/87/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

- 1) Το άρθρο 28α τροποποιείται ως εξής:
 - α) η παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:
 - i) τα στοιχεία α) και β) αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:
 - α) όλες τις εκπομπές πτήσεων προς και από αεροδρόμια που βρίσκονται σε χώρες εκτός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) σε κάθε ημερολογιακό έτος από 1ης Ιανουαρίου 2013, υπό την επιφύλαξη της αναθεώρησης που αναφέρεται στο άρθρο 28β».
 - β) όλες τις εκπομπές πτήσεων μεταξύ ενός αεροδρομίου που βρίσκεται σε μια εξόχως απόκεντρη περιοχή κατά την έννοια του άρθρου 349 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) και ενός αεροδρομίου που βρίσκεται σε μια άλλη περιοχή του ΕΟΧ για κάθε ημερολογιακό έτος από 1ης Ιανουαρίου 2013 υπό την επιφύλαξη της αναθεώρησης που αναφέρεται στο άρθρο 28β».
 - ii) το στοιχείο γ) απαλείφεται.
 - β) η παράγραφος 2 τροποποιείται ως εξής:
 - i) το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Από την 1η Ιανουαρίου 2017, κατά παρέκκλιση από τα άρθρα 3δ έως 3στ και έως ότου τεθούν σε ισχύ οι τροποποιήσεις που συνεπάγεται η αναθεώρηση που αναφέρεται στο άρθρο 28β, στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών εκχωρείται ετησίως ο αριθμός δικαιωμάτων που αντιστοιχεί στο έτος 2016. Από το 2021 και μετά, στον εν λόγω αριθμό δικαιωμάτων εφαρμόζεται ο γραμμικός συντελεστής του άρθρου 9.»
 - ii) το τρίτο εδάφιο απαλείφεται.
 - γ) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 3δ παράγραφος 3, ο αριθμός δικαιωμάτων που τίθενται σε πλειστηριασμό από κάθε κράτος μέλος για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2013 μειώνεται ώστε να αντιστοιχεί με το μερίδιό του για τις εκπομπές των αεροπορικών μεταφορών από πτήσεις που δεν υπόκεινται στις παρεκκλίσεις που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β) της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.»
 - δ) η παράγραφος 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η παράγραφος 1 εφαρμόζεται σε χώρες με τις οποίες επιτεύχθηκε συμφωνία δυνάμει του άρθρου 25 ή 25α μόνο σύμφωνα με τους όρους μιας τέτοιας συμφωνίας».

- 2) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα 28β και 28γ:

«Άρθρο 28β

Υποβολή εκθέσεων από την Επιτροπή για την εφαρμογή του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου του ΔΟΠΑ

1. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τα πρότυπα του ΔΟΠΑ ή άλλα νομικά μέσα καθώς και για τα εθνικά μέτρα που θα έχουν λάβει τρίτες χώρες για την εφαρμογή του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου που θα εφαρμόζεται στις εκπομπές από το 2021 και για άλλες σχετικές διεθνείς εξελίξεις.
2. Στην έκθεση θα πρέπει να εξετάζονται τρόποι για την ενσωμάτωση αυτών των νομικών μέσων του ΔΟΠΑ στην ενωσιακή νομοθεσία μέσω αναθεώρησης της παρούσας οδηγίας. Θα πρέπει επίσης να εξετάζονται οι κανόνες που θα ισχύουν στις πτήσεις εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ), ανάλογα με την περίπτωση.
3. Η έκθεση μπορεί να συνοδεύεται από προτάσεις προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την τροποποίηση, διαγραφή, παράταση ή αντικατάσταση των παρεκκλίσεων που προβλέπονται στο άρθρο 28α, όπως υπαγορεύει η δέσμευση της ΕΕ για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου με ορίζοντα το 2030.

Άρθρο 28γ

Διατάξεις για την παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και εξακρίβωση για τον σκοπό του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου

1. Η Επιτροπή θεσπίζει διατάξεις για την κατάλληλη παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και εξακρίβωση των εκπομπών για τον σκοπό της εφαρμογής του αγορακεντρικού μέτρου που αναπτύσσει ο ΔΟΠΑ. Οι εν λόγω διατάξεις βασίζονται στις ίδιες αρχές με αυτές του κανονισμού που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 και εξασφαλίζουν ότι οι υποβληθείσες εκθέσεις για τις εκπομπές ελέγχονται σύμφωνα με το άρθρο 15.
2. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο [23].»
- 3) Στο στοιχείο ια) του παραρτήματος I, το έτος «2020» αντικαθίσταται από το έτος «2030».

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος*