



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 14.7.2021
COM(2021) 552 final

2021/0207 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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

{SEC(2021) 552 final} - {SWD(2021) 555 final} - {SWD(2021) 603 final} -
{SWD(2021) 604 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η παρούσα πρόταση εισάγει τροποποιήσεις στη νομοθεσία για το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών (ΣΕΔΕ) της ΕΕ σχετικά με την εφαρμογή του στις αεροπορικές μεταφορές, ώστε να διασφαλιστεί ότι:

- 1) οι αεροπορικές μεταφορές θα συμβάλλουν στον στόχο μείωσης των εκπομπών για το 2030 σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία·
- 2) το ΣΕΔΕ της ΕΕ τροποποιείται όπως αρμόζει όσον αφορά το σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των ανθρακούχων εκπομπών για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές του ΔΟΠΑ· και
- 3) η κατανομή των δικαιωμάτων εκπομπών όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές αναθεωρείται για την αύξηση του πλειστηριασμού.

Στόχος είναι η αναθεώρηση του ΣΕΔΕ της ΕΕ όσον αφορά τις εκπομπές των αεροπορικών μεταφορών με οικονομικά αποδοτικό και συνεκτικό τρόπο, σύμφωνα με τον αυξημένο κλιματικό στόχο της Ένωσης, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη την ανάγκη για μια δίκαιη μετάβαση και την ανάγκη να συμβάλλουν όλοι οι τομείς στις προσπάθειες της ΕΕ για το κλίμα.

Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία¹, η οποία εγκρίθηκε από την Επιτροπή τον Δεκέμβριο του 2019, καθώς και ο νόμος για το κλίμα² και το σχέδιο κλιματικών στόχων (ΣΚΣ)³, αποσκοπούν στην ενίσχυση της δέσμευσης της Ένωσης για το κλίμα στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού, σύμφωνα με τον στόχο της για την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας για το σύνολο της οικονομίας στην ΕΕ έως το 2050. Η ΕΕ ενισχύει τη δέσμευσή της για απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές για το σύνολο της οικονομίας, από τουλάχιστον 40 % σε τουλάχιστον 55 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 έως το 2030, χωρίς τη χρήση διεθνών πιστωτικών μορίων. Για την επίτευξη του αυξημένου κλιματικού στόχου όλοι οι τομείς, συμπεριλαμβανομένων των αεροπορικών μεταφορών, πρέπει να συνεισφέρουν επαρκώς στις απαιτούμενες προσπάθειες μείωσης των εγχώριων εκπομπών.

Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία αποσκοπεί στον μετασχηματισμό της ΕΕ σε μια πιο δίκαιη και πιο ευημερούσα κοινωνία που διαθέτει μια οικονομία σύγχρονη, ανταγωνιστική και αποδοτική ως προς τη χρήση των πόρων, στην οποία ως το 2050 θα έχουν μηδενιστεί οι καθαρές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και όπου η οικονομική ανάπτυξη θα έχει αποσυνδεθεί από τη χρήση των πόρων. Ο στόχος της κλιματικής ουδετερότητας έχει εγκριθεί από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και ορίζεται με νομικά δεσμευτικό τρόπο στον ευρωπαϊκό νόμο για το κλίμα που έχει συμφωνηθεί σε πολιτικό επίπεδο. Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία αποσκοπεί επίσης στην προστασία, τη διατήρηση και την ενίσχυση του φυσικού κεφαλαίου της ΕΕ, καθώς και στην προστασία της υγείας και

¹ COM(2019)640 final

² Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 401/2009 και (ΕΕ) 2018/1999 («ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα») (ΕΕ L 243 της 9.7.2021, σ. 1).

³ COM(2020) 562 final

της ευημερίας των πολιτών από κινδύνους και επιπτώσεις που σχετίζονται με το περιβάλλον. Ταυτόχρονα, η μετάβαση αυτή πρέπει να είναι δίκαιη και χωρίς αποκλεισμούς.

Πέρα από την αύξηση του επιπέδου της φιλοδοξίας της ΕΕ για το 2030 να επιτύχει μείωση των εγχώριων εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας της ΕΕ κατά τουλάχιστον 55 % σε σύγκριση με το 1990, η ανακοίνωση για το σχέδιο κλιματικών στόχων για το 2030 υπογραμμίζει ότι «σύμφωνα με τη διεθνή δέσμευσή της για ανάληψη δράσης στο σύνολο της οικονομίας στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού, η ΕΕ θα πρέπει να συνεχίσει να ρυθμίζει με το ΣΕΔΕ της ΕΕ τις εκπομπές των αερομεταφορών εντός της ΕΕ τουλάχιστον». Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, στα συμπεράσματά του τον Δεκέμβριο του 2020, «καλεί την Επιτροπή να αξιολογήσει τον τρόπο με τον οποίο όλοι οι οικονομικοί τομείς μπορούν να συμβάλουν καλύτερα στην επίτευξη του στόχου για το κλίμα με ορίζοντα το 2030 και να υποβάλει τις απαραίτητες προτάσεις, συνοδευόμενες από ενδελεχή εξέταση των περιβαλλοντικών, οικονομικών και κοινωνικών επιπτώσεων σε επίπεδο κρατών μέλους»⁴.

Οι εκπομπές από τις αεροπορικές μεταφορές αντιστοιχούν σε ποσοστό 2-3 % των παγκόσμιων εκπομπών CO₂ και έχουν αυξηθεί σημαντικά από το 1990 τόσο σε επίπεδο ΕΕ όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο. Σε επίπεδο ΕΕ, οι εκπομπές CO₂ από τις αεροπορικές μεταφορές αντιπροσώπευαν το 3,7 % των εκπομπών στο σύνολο της οικονομίας ή το 15,7 % των εκπομπών CO₂ από τις μεταφορές το 2018⁴⁹. Το 2018, η ΕΕ ήταν υπεύθυνη για το 15 % των παγκόσμιων εκπομπών CO₂ από αεροπορικές δραστηριότητες⁵. Επιπλέον, οι κλιματικές επιπτώσεις από τις αεροπορικές μεταφορές πλην των εκπομπών CO₂ εκτιμάται ότι είναι συνολικά τουλάχιστον εξίσου σημαντικές με εκείνες που αφορούν μόνο το CO₂⁶.

Παρά την πρόσφατη μείωση της κυκλοφορίας λόγω της πανδημίας COVID-19, οι επιπτώσεις των αεροπορικών μεταφορών στο κλίμα αναμένεται να αυξηθούν περαιτέρω, δεδομένης της ιστορικής ανάπτυξης του τομέα η οποία είναι μεγαλύτερη από τον μέσο όρο άλλων οικονομικών τομέων. Πριν από την πανδημία COVID-19, ο Eurocontrol είχε προβλέψει ετήσια αύξηση των ευρωπαϊκών εκπομπών από τις αεροπορικές μεταφορές κατά 53 % έως το 2040 σε σύγκριση με το 2017⁵³. Πριν από την κρίση της νόσου COVID-19, ο ΔΟΠΑ είχε εκτιμήσει ότι, έως το 2040, οι διεθνείς εκπομπές των αεροπορικών μεταφορών θα μπορούσαν να αυξηθούν έως και κατά 150 % σε σύγκριση με το 2020⁵⁴.

Ένα βασικό εργαλείο για την αντιμετώπιση των εκπομπών CO₂ από τις αεροπορικές δραστηριότητες στην Ευρώπη είναι το ΣΕΔΕ της ΕΕ. Στη δημόσια διαβούλευση σχετικά με τους επικαιροποιημένους κανόνες για το ΣΕΔΕ από τις αεροπορικές μεταφορές, το 91 % όσων απάντησαν συμφωνεί ότι οι αεροπορικές μεταφορές πρέπει να συμβάλουν περισσότερο στις δράσεις για το κλίμα. Το 88 % όσων απάντησαν πιστεύει ότι οι εκπομπές από τις αεροπορικές μεταφορές μπορούν να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά με αγορακεντρικά μέτρα όπως υπαγορεύεται από τους κλιματικούς στόχους. Μεταξύ 2013 και 2020, εκτιμάται ότι επιτεύχθηκε καθαρή εξοικονόμηση 193,4 εκατ. τόνων CO₂ από τις αεροπορικές μεταφορές μέσω του ΣΕΔΕ της ΕΕ, κυρίως μέσω της χρηματοδότησης της μείωσης των εκπομπών σε άλλους τομείς³⁹. Αυτό αποτελεί τη συνεισφορά των αεροπορικών μεταφορών στον κλιματικό στόχο της ΕΕ για το 2020, και η συνεισφορά αυτή προβλέπεται να συνεχιστεί για το 2030.

⁴ <https://www.consilium.europa.eu/media/47347/1011-12-20-euco-conclusions-el.pdf>

⁵ Οι πτήσεις εντός του ΕΟΧ αντιπροσώπευαν το 7,5 % και οι αναχωρήσεις προς τρίτες χώρες επίσης 7,5 %. Οι πτήσεις αναχώρησης καλύπτονται από την εθνικά καθορισμένη συνεισφορά (ΕΚΣ) της ΕΕ στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού και από την πρωτοβουλία του κλάδου των αεροπορικών μεταφορών «Destination 2050».

⁶ Η COM(2020) 777 προσδιορίζει ποσοτικά τις εν λόγω επιπτώσεις, ενώ η COM(2020) 747 και τα συναφή έγγραφα τις αναλύουν λεπτομερώς.

Λαμβάνοντας υπόψη τις τρέχουσες και προβλεπόμενες εκπομπές από τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, και στο πλαίσιο της αυξημένης κλιματικής φιλοδοξίας της ΕΕ για το 2030, η συνεισφορά στο κλίμα πρέπει να ενισχυθεί σημαντικά, επίσης με σκοπό να καταστεί δυνατή η αναγκαία συνεισφορά στην κλιματική ουδετερότητα της ΕΕ έως το 2050. Η περιβαλλοντική έκθεση του 2019 για την ευρωπαϊκή αεροπορία (2019 European Aviation Environment Report) έχει επίσης επισημάνει αυτή την ανάγκη.

Η Επιτροπή έχει εκπονήσει μια σειρά από εκτιμήσεις επιπτώσεων για να υποστηρίξει τις προβλεπόμενες αναθεωρήσεις των βασικών νομοθετικών μέσων για τη δέσμη προσαρμογής στον στόχο του 55 % (στο εξής: δέσμη «Fit for 55»). Η εκτίμηση επιπτώσεων σχετικά με την αναθεώρηση των κανόνων του ΣΕΔΕ της ΕΕ στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών αναλύει διάφορες επιλογές μέσω των οποίων η αναθεώρηση θα μπορούσε να συμβάλει αποτελεσματικά και αποδοτικά στην επίτευξη του επικαιροποιημένου στόχου στο πλαίσιο της ευρύτερης δέσμης μέτρων. Ως εκ τούτου, η αναθεώρηση των κανόνων για τις αεροπορικές μεταφορές πρέπει να εξεταστεί μαζί με την αναθεώρηση του ΣΕΔΕ της ΕΕ για τις σταθερές εγκαταστάσεις και την επέκτασή του σε άλλους τομείς. Τα στοιχεία του ΣΕΔΕ στα οποία η διασύνδεση των αναθεωρήσεων είναι ιδιαίτερα εμφανής είναι οι διατάξεις που αφορούν τη συνολική ποσότητα των δικαιωμάτων για τις αεροπορικές μεταφορές και την εφαρμογή του συντελεστή γραμμικής μείωσης σε αυτά, καθώς και οι διατάξεις που αφορούν το αποθεματικό για τη σταθερότητα της αγοράς. Οι επιλογές σχετικά με το πεδίο εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ και του CORSIA θα επηρεάσουν το επίπεδο μείωσης των εκπομπών του τομέα ΣΕΔΕ και τη ζήτηση για δικαιώματα της ΕΕ. Οι επιλογές σχετικά με το ποσοστό προς πλειστηριασμό δικαιωμάτων του κλάδου των αεροπορικών μεταφορών θα επηρεάσουν το ύψος των εσόδων πλειστηριασμού που θα διατεθούν για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, καθώς και τους δείκτες κατανομής.

Προκειμένου να συμβάλει ο τομέας των αεροπορικών μεταφορών στην επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού, θα πρέπει να αναληφθεί ευρύτερη δράση σε παγκόσμιο επίπεδο. Η ΕΕ έχει υποστηρίξει το CORSIA του ΔΟΠΑ και συνεργάζεται με άλλους φορείς για να ενθαρρύνει την επαρκή συμμετοχή και εφαρμογή. Η αναθεώρηση του ΣΕΔΕ της ΕΕ για τις αεροπορικές μεταφορές θα πρέπει να διασφαλίσει ότι το CORSIA εφαρμόζεται με τον κατάλληλο τρόπο μέσω του ΣΕΔΕ της ΕΕ και η εφαρμογή του CORSIA πρέπει να διασφαλίζει την ίση μεταχείριση των αεροπορικών εταιρειών. Ταυτόχρονα, οποιαδήποτε τροποποίηση της οδηγίας για το ΣΕΔΕ της ΕΕ πρέπει να συνάδει με τη φιλοδοξία της ΕΕ να καταστεί κλιματικά ουδέτερη έως το 2050, με τη δέσμευση της Ένωσης για μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας έως το 2030 και με τον στόχο της διατήρησης της περιβαλλοντικής ακεραιότητας και της αποτελεσματικότητας της δράσης της Ένωσης για το κλίμα.

Μεγάλη ποσότητα δικαιωμάτων έχει κατανεμηθεί δωρεάν στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών από το 2012. Στην ανακοίνωση για την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία⁷⁰ είχε εξαγγελθεί ότι θα υπάρξει πρόταση για τη μείωση των δωρεάν δικαιωμάτων που κατανέμονται στις αεροπορικές εταιρείες. Αυτό αναφέρεται εκ νέου στην ανακοίνωση με τίτλο «Ενίσχυση της κλιματικής φιλοδοξίας της Ευρώπης για το 2030». Καθώς η δωρεάν κατανομή δικαιωμάτων αποτελεί παρέκκλιση από την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», η προκαθορισμένη μέθοδος στο ΣΕΔΕ της ΕΕ είναι ο πλειστηριασμός. Η υποκείμενη ανάλυση υποδηλώνει επίσης χαμηλό κίνδυνο διαρροής άνθρακα και πολύ περιορισμένο αντίκτυπο στις τιμές καταναλωτή κατά την αύξηση του πλειστηριασμού όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές.

Οι κυριότερες νομικές τροποποιήσεις είναι οι εξής:

- 1) η ενοποίηση της συνολικής ποσότητας δικαιωμάτων για τις αεροπορικές μεταφορές στα τρέχοντα επίπεδα και η εφαρμογή του συντελεστή γραμμικής μείωσης σύμφωνα με το άρθρο 9 της οδηγίας για το ΣΕΔΕ·
- 2) η αύξηση του πλειστηριασμού δικαιωμάτων αεροπορικών μεταφορών·
- 3) η συνέχιση της ενδοκοινοτικής εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ παράλληλα με την εφαρμογή του CORSIA κατά περίπτωση για τις πτήσεις εκτός Ευρώπης. και
- 4) η διασφάλιση ότι οι αεροπορικές εταιρείες αντιμετωπίζονται ισότιμα στα ίδια δρομολόγια όσον αφορά τις υποχρεώσεις τους με οικονομικές επιπτώσεις.

Παράλληλα με αυτές τις τροποποιήσεις της οδηγίας για το ΣΕΔΕ της ΕΕ, υποβάλλεται χωριστή πρόταση για την εφαρμογή της κοινοποίησης μηδενικής αντιστάθμισης του CORSIA από τα κράτη μέλη στις αεροπορικές εταιρείες που εδρεύουν στην ΕΕ για το έτος 2021. Η χωριστή πρόταση αφορά πτυχές που σχετίζονται με το CORSIA και που θα πρέπει να έχουν τεθεί σε εφαρμογή έως τον Νοέμβριο του 2022, ώστε η κοινοποίηση μηδενικής πρόσθετης αντιστάθμισης να πραγματοποιηθεί έως την ημερομηνία αυτή.

- **Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Η δέσμη «Fit for 55» αποτελεί ένα ολοκληρωμένο βήμα για την αναθεώρηση της ενωσιακής νομοθεσίας ώστε να ευθυγραμμιστεί με το αυξημένο επίπεδο κλιματικής φιλοδοξίας της ΕΕ. Όλες οι πρωτοβουλίες της δέσμης συνδέονται στενά μεταξύ τους και η καθεμία απ' αυτές εξαρτάται από το πώς έχουν σχεδιαστεί οι υπόλοιπες.

Ενώ η πολιτική εντολή για την ενίσχυση του ΣΕΔΕ της ΕΕ για τις αεροπορικές μεταφορές είναι σαφής, εξετάζεται σε συνδυασμό με άλλες συναφείς και σχετικές πρωτοβουλίες, όπως η αναθεώρηση της οδηγίας για τη φορολογία της ενέργειας και της οδηγίας για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, καθώς και η πρωτοβουλία ReFuelEU, οι οποίες αξιολογούνται ξεχωριστά, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τη διάσταση και τις επιπτώσεις του ΣΕΔΕ.

Όπως αναφέρεται στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, η μείωση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής από τις αεροπορικές μεταφορές απαιτεί ένα μείγμα μέσων πολιτικής, καθώς δεν υπάρχει μια ενιαία λύση για την απαλλαγή του τομέα από τις ανθρακούχες εκπομπές. Συνεπώς, η αναθεώρηση του ΣΕΔΕ της ΕΕ για τις αεροπορικές μεταφορές αποτελεί μέρος της λεγόμενης «δέσμης μέτρων», η οποία περιλαμβάνει αγορακεντρικά μέτρα, όπως το ΣΕΔΕ της ΕΕ και το CORSIA, η ενίσχυση της παραγωγής και η διάδοση των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών («SAF»), βελτιώσεις της τεχνολογίας των αεροσκαφών και λειτουργικές βελτιώσεις μέσω π.χ. της πρωτοβουλίας για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Όλες οι δράσεις και οι πολιτικές της ΕΕ πρέπει να συνάδουν με τις προτάσεις της δέσμης «Fit for 55» και να συνδράμουν την ΕΕ στην επίτευξη του αυξημένου στόχου για το 2030 και μιας επιτυχούς και δίκαιης μετάβασης προς την κλιματική ουδετερότητα το 2050, όπως δήλωσε η Επιτροπή στην ανακοίνωση για την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία.

Ως εκ τούτου, η πρωτοβουλία αυτή συνδέεται με πολλούς άλλους τομείς πολιτικής, συμπεριλαμβανομένων των εξωτερικών πολιτικών της Ένωσης, π.χ. μέσω της ενθάρρυνσης των χωρών-εταίρων από την ΕΕ να εφαρμόσουν επίσης το CORSIA, και της υποστήριξης για να διασφαλιστεί ότι οι αεροπορικές εταιρείες λειτουργούν με ισότιμους όρους ανταγωνισμού. Η Επιτροπή ανακοίνωσε ότι θα βελτιώσει τον τρόπο με τον οποίο οι κατευθυντήριες γραμμές της για τη βελτίωση της νομοθεσίας και τα εργαλεία υποστήριξης αντιμετωπίζουν τα ζητήματα βιωσιμότητας και καινοτομίας, με στόχο όλες οι πρωτοβουλίες της ΕΕ να τηρούν

έναν «πράσινο όρκο» του «μη βλάπτειν». Η πρωτοβουλία αυτή συνάδει επίσης με την πολιτική της ΕΕ για την έρευνα και την καινοτομία και θα ενισχύσει τις συνέργειες μεταξύ των προγραμμάτων ανάπτυξης της ΕΕ, ιδίως του Ταμείου Καινοτομίας και των προγραμμάτων-πλαισίου της ΕΕ για την έρευνα και την καινοτομία, παρέχοντας κίνητρα για την αφομοίωση και την ανάπτυξη καινοτόμων λύσεων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών.

Στην εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει το σχέδιο κλιματικών στόχων για το 2030 αξιολογήθηκε προσεκτικά η δυνατότητα ενίσχυσης και διεύρυνσης του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών ως ένα από τα εργαλεία για την επίτευξη μειώσεων των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου σε επίπεδο ΕΕ.

Η συνοχή με άλλες πολιτικές της Ένωσης διασφαλίζεται επίσης μέσω της συνοχής μεταξύ των εκτιμήσεων επιπτώσεων για το ΣΕΔΕ της ΕΕ, των εκτιμήσεων που πραγματοποιήθηκαν για το υπόλοιπο διάστημα εφαρμογής του πλαισίου για το κλίμα, την ενέργεια και τις μεταφορές για το 2030, καθώς και άλλων μέτρων που παρουσιάζονται ως μέρος της δέσμης μέτρων για την αντιμετώπιση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις αεροπορικές μεταφορές.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

• Νομική βάση

Η νομική βάση για την οδηγία 2003/87/ΕΚ για το ΣΕΔΕ της ΕΕ, καθώς και για όλες τις μεταγενέστερες νομοθετικές πράξεις που την τροποποιούν και για άλλες νομοθετικές πράξεις που ρυθμίζουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, είναι το άρθρο 192 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτή θα πρέπει να παραμείνει η νομική βάση για κάθε νέα νομοθεσία που εξετάζει τις κλιματικές επιπτώσεις των αεροπορικών μεταφορών, καθώς ο κύριος στόχος του μέτρου είναι η προστασία του περιβάλλοντος μέσω της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

• Επικουρικότητα

Η οδηγία ΣΕΔΕ της ΕΕ είναι υφιστάμενο μέσο πολιτικής της ΕΕ. 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 μέσω της νομοθεσίας σε επίπεδο ΕΕ.

Απαιτείται νομική πράξη της ΕΕ για την εφαρμογή του CORSIA κατά περίπτωση για τις πτήσεις που καλύπτονται από το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, όπως ορίζεται στο παράρτημα Ι, δηλαδή πτήσεις που αναχωρούν από αερολιμένες του ΕΟΧ και φτάνουν σε άλλους αερολιμένες του ΕΟΧ ή τρίτων χωρών, και εισερχόμενες πτήσεις σε αερολιμένες του ΕΟΧ από τρίτες χώρες.

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 διασυννοριακών επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής και της διακρατικής σε μεγάλο βαθμό φύσης των αερομεταφορών. Η δράση σε επίπεδο ΕΕ θα επιτύχει με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο τους εγχώριους και διεθνείς κλιματικούς στόχους της ΕΕ και θα διασφαλίσει την εναρμονισμένη και κατάλληλη εφαρμογή του CORSIA όσον αφορά την ΕΕ.

• Αναλογικότητα

Η παρούσα πρόταση συνάδει με την αρχή της αναλογικότητας, διότι δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου της ΕΕ για μείωση των εκπομπών αερίων του

θερμοκηπίου για την περίοδο 2021–2030 με οικονομικά αποδοτικό τρόπο, ενώ παράλληλα διασφαλίζει δικαιοσύνη, περιβαλλοντική ακεραιότητα, ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και εφαρμογή του συστήματος CORSIA.

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο ενέκρινε τη συνολική μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας και σε εθνικό επίπεδο κατά τουλάχιστον 55 % κάτω από τα επίπεδα του 1990 έως το 2030. Η παρούσα πρόταση καλύπτει ένα μεγάλο μέρος των εν λόγω εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και αναθεωρεί την οδηγία προκειμένου να επιτευχθεί ο εν λόγω στόχος.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Οι στόχοι της παρούσας πρότασης επιτυγχάνονται καλύτερα μέσω τροποποιητικής οδηγίας. Αυτό είναι το πιο κατάλληλο νομικό μέσο το οποίο θα επιφέρει τροποποιήσεις στην υφιστάμενη οδηγία ΣΕΔΕ της ΕΕ, την οδηγία 2003/87/ΕΚ. Μια οδηγία απαιτεί από τα κράτη μέλη να επιτύχουν τους στόχους και να ενσωματώσουν τις σχετικές ρυθμίσεις στα εθνικά τους συστήματα ουσιαστικών και δικονομικών κανόνων δικαίου. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι οι διατάξεις μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο δεν παρεμποδίζουν την καινοτομία και χαρακτηρίζονται από τεχνολογική ουδετερότητα.

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**

Το άρθρο 28β παράγραφος 2 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ απαιτεί από την Επιτροπή να υποβάλει έκθεση στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με το CORSIA, εξετάζοντας τη φιλοδοξία και τη συνολική περιβαλλοντική της ακεραιότητα, συμπεριλαμβανομένης της γενικής φιλοδοξίας της σε σχέση με τους στόχους της συμφωνίας του Παρισιού, το επίπεδο συμμετοχής, την εκτελεστότητά του, τη διαφάνεια, τις κυρώσεις για μη συμμόρφωση, τις διαδικασίες για τη διατύπωση γνώμης από το κοινό, την ποιότητα των πιστωτικών μορίων αντιστάθμισης, την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την εξακρίβωση των εκπομπών, τα μητρώα, τη λογοδοσία, καθώς και τους κανόνες για τη χρήση βιοκαυσίμων. Υπό το πρίσμα αυτό, θα πρέπει να υποβληθεί πρόταση για την τροποποίηση του δικαίου της Ένωσης ώστε να εφαρμόζεται το CORSIA με τον κατάλληλο τρόπο.

Επιπλέον, το άρθρο 28β παράγραφος 2 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ προβλέπει ότι η έκθεση της Επιτροπής θα πρέπει να εξετάζει εάν οι διατάξεις που εγκρίνονται δυνάμει του άρθρου 28γ παράγραφος 2 πρέπει να αναθεωρηθούν. Το άρθρο 28β παράγραφος 3 της οδηγίας για το ΣΕΔΕ της ΕΕ προβλέπει ότι η Επιτροπή συνοδεύει την έκθεση «*ανάλογα με την περίπτωση, με προτάσεις [...] για την τροποποίηση, διαγραφή, παράταση ή αντικατάσταση*» των παρεκκλίσεων που προβλέπονται στο άρθρο 28α (οι οποίες περιορίζουν το πεδίο εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ στις πτήσεις εντός του ΕΟΧ από το 2017-2023), «*όπως υπαγορεύει η δέσμευση της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου σε στο σύνολο της οικονομίας με ορίζοντα το 2030 με στόχο να εξασφαλιστεί η περιβαλλοντική ακεραιότητα και αποτελεσματικότητα της δράσης της Ένωσης για το κλίμα*».

Η έκθεση περιλαμβάνεται στην εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει την παρούσα πρόταση και βασίζεται στη μελέτη «Assessment of ICAO's global market-based measure (CORSIA) pursuant to Article 28b and for studying cost pass-through pursuant to Article 3d of the EU ETS Directive» [Αξιολόγηση του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου (CORSIA) του ΔΟΠΑ

σύμφωνα με το άρθρο 28β και για τη μελέτη του μετακυλιόμενου κόστους σύμφωνα με το άρθρο 3δ της οδηγίας για το ΣΕΔΕ της ΕΕ]⁷.

Το άρθρο 3δ παράγραφος 2 της οδηγίας για το ΣΕΔΕ της ΕΕ απαιτεί από την Επιτροπή να «μελετήσει τη δυνατότητα του κλάδου των αεροπορικών μεταφορών να μετακυλήσει το κόστος του CO₂ στους πελάτες του, , σε σχέση με το ΣΕΔΕ της ΕΕ και το παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο που αναπτύσσει το Συμβούλιο της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας («ΔΟΠΑ») [...] σε σύγκριση με κλάδους και τον τομέα της ενέργειας, με στόχο να υποβληθεί πρόταση για την αύξηση του ποσοστού πλειστηριασμού σύμφωνα με την επανεξέταση που αναφέρεται στο άρθρο 28β παράγραφος 2.»

Η μελέτη περιλαμβάνεται στην εκτίμηση επιπτώσεων σχετικά με την αναθεώρηση του ΣΕΔΕ όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές, και βασίζεται στην έκθεση «Assessment of ICAO's global market-based measure (CORSIA) pursuant to Article 28b and for studying cost pass-through pursuant to Article 3d of the EU ETS Directive» [Εκτίμηση του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου (CORSIA) του ΔΟΠΑ σύμφωνα με το άρθρο 28β και για τη μελέτη του μετακυλιόμενου κόστους σύμφωνα με το άρθρο 3δ της οδηγίας για το ΣΕΔΕ της ΕΕ]».

• Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Τα ενδιαφερόμενα μέρη συμμετείχαν σε διαβουλεύσεις σχετικά με την αρχική εκτίμηση επιπτώσεων από τις 3 Ιουλίου 2020 έως τις 28 Αυγούστου 2020. Συνολικά, 54 φορείς υπέβαλαν παρατηρήσεις. Μεταξύ όσων απάντησαν, τα κράτη μέλη της ΕΕ υποστήριξαν τη συνύπαρξη του ΣΕΔΕ της ΕΕ και του CORSIA· χώρες εκτός ΕΕ εξέφρασαν ανησυχίες σχετικά με την επικάλυψη μεταξύ του ΣΕΔΕ της ΕΕ και του CORSIA, τη μερική εφαρμογή του CORSIA, τη μεταχείριση των μεταφορέων εκτός ΕΕ και την αποκλειστικότητα του CORSIA. Όσον αφορά τις επιλογές εφαρμογής του CORSIA, η συντριπτική πλειονότητα των ΜΚΟ τάχθηκε υπέρ του πλήρους πεδίου εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ ή των επιλογών που διατηρούν τουλάχιστον το υφιστάμενο πεδίο εφαρμογής ή των υβριδικών επιλογών ανάμεσά τους. Υποστήριξαν επίσης τον άμεσο πλήρη εκπλειστηριασμό.

Οι περισσότερες ενώσεις επιχειρήσεων και εταιρείες προτίμησαν την επιλογή πολιτικής που περιλαμβάνει αποκλειστικά το CORSIA. Όσον αφορά τον εκπλειστηριασμό, οι περισσότερες ενώσεις επιχειρήσεων και οι εταιρείες τάχθηκαν υπέρ της υφιστάμενης κατάστασης ή της αργής μείωσης, καθώς και της χρήσης των εσόδων για τον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών. Στις απαντήσεις τους, οι πολίτες της ΕΕ τάχθηκαν υπέρ του καθορισμού πιο φιλόδοξων στόχων για το κλίμα από την πλευρά του κλάδου.

Η ανοικτή δημόσια διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους φορείς πραγματοποιήθηκε από την 1η Οκτωβρίου 2020 έως τις 14 Ιανουαρίου 2021 και έλαβε συνολικά 81 απαντήσεις. Στη δημόσια διαβούλευση, το 91 % όσων απάντησαν συμφωνεί ότι ο τομέας των αεροπορικών μεταφορών πρέπει να συμβάλλει περισσότερο στις δράσεις για το κλίμα. Το 88 % όσων απάντησαν πιστεύει ότι οι εκπομπές από τις αεροπορικές μεταφορές μπορούν να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά με αγορακεντρικά μέτρα όπως υπαγορεύεται από τους κλιματικούς στόχους. Το 82 % όσων απάντησαν στη δημόσια διαβούλευση συμφώνησε ότι τα αγορακεντρικά μέτρα πρέπει να συνδυάζονται με άλλες πολιτικές, όπως η στήριξη καινοτόμων τεχνολογιών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, οι λειτουργικές βελτιώσεις, η φορολογία και η παραγωγή και χρήση βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών.

Όσον αφορά τις επιλογές εφαρμογής του CORSIA, οι απόψεις διέφεραν μεταξύ των ομάδων των ενδιαφερομένων μερών και εντός αυτών. Για τις ενώσεις επιχειρήσεων, προτιμήθηκαν

⁷ SWD [ο σύνδεσμος θα συμπεριληφθεί τη χρονική στιγμή της έγκρισης]

κυρίως οι επιλογές «CORSIA ONLY» (MONO CORSIA) () και «MIX» (συνδυασμός), με το ποσοστό για την κάθε επιλογή να ανέρχεται σε 33 %. Οι λιγότερο προτιμητέες επιλογές ήταν η πλήρης νομική ισχύς του ΣΕΔΕ και «MIX BIS» με κάθε επιλογή να συγκεντρώνει το 33 % των απαντήσεων. Για τις δημόσιες αρχές, το 30 % θεώρησε την επιλογή «CORSIA ONLY» ως την πλέον προτιμητέα επιλογή και το 40 % θεώρησε την επιλογή CORSIA ONLY ως τη λιγότερο προτιμητέα επιλογή. Για τις ΜΚΟ, η πλήρης νομική ισχύς του ΣΕΔΕ της ΕΕ ήταν η πλέον προτιμητέα επιλογή συγκεντρώνοντας το 89 % των απαντήσεων, και η επιλογή «CORSIA ONLY» η λιγότερο προτιμητέα επιλογή συγκεντρώνοντας το 44 % των απαντήσεων.

Για την αύξηση του ποσοστού προς πλειστηριασμό των δικαιωμάτων για τις αεροπορικές μεταφορές, οι περισσότεροι ενδιαφερόμενοι φορείς προτίμησαν την άμεση σταδιακή κατάργηση, ενώ θεωρούσαν τη διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης ως τη λιγότερο προτιμητέα επιλογή. Οι απόψεις των συμμετεχόντων διέφεραν όσον αφορά τις επιλογές αύξησης του ποσοστού προς πλειστηριασμό. Το 53 % των ενώσεων επιχειρήσεων προτίμησε την υφιστάμενη κατάσταση και δήλωσε ότι η άμεση σταδιακή κατάργηση αποτελεί την τελευταία επιλογή (74 %). Το 56 % των ΜΚΟ προτίμησε την άμεση σταδιακή κατάργηση και το 63 % δήλωσε ότι η υφιστάμενη κατάσταση αποτελεί την τελευταία επιλογή. Το 60 % των δημόσιων αρχών προτίμησε την αργή σταδιακή κατάργηση της δωρεάν κατανομής δικαιωμάτων.

Η μεγάλη πλειοψηφία των ενδιαφερομένων μερών έκρινε ότι η αύξηση του πλειστηριασμού θα μπορούσε να αυξήσει το κόστος των πτήσεων, ενώ η πλειοψηφία συμφώνησε επίσης ότι το μέτρο αυτό θα μπορούσε να συμβάλει στον μετριασμό της κλιματικής αλλαγής.

• **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η εκτίμηση επιπτώσεων ανέλυσε τις διάφορες επιλογές μέσω των οποίων η αναθεώρηση του ΣΕΔΕ της ΕΕ όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές θα μπορούσε να συμβάλει με αποτελεσματικό και αποδοτικό τρόπο στην επίτευξη του επικαιροποιημένου στόχου στο πλαίσιο της ευρύτερης δέσμης «Fit for 55». Στο πλαίσιο της εκτίμησης επιπτώσεων αναλύονται διάφορες επιλογές για την εφαρμογή του CORSIA μέσω του ΣΕΔΕ της ΕΕ και για την αύξηση του ποσοστού προς πλειστηριασμό.

Οι επιλογές για την εφαρμογή του CORSIA διαφέρουν ως προς το βαθμό στον οποίο διατηρείται, μειώνεται ή επεκτείνεται η υφιστάμενη κάλυψη του ΣΕΔΕ της ΕΕ. Η σύγκριση των επιλογών δείχνει ότι, ενώ τα τιμολογιακά κίνητρα του ΣΕΔΕ είναι τάξεις μεγέθους πιο σημαντικά από την τιμή των επιλέξιμων για το CORSIA πιστωτικών μορίων αντιστάθμισης, ο συνολικός περιβαλλοντικός αντίκτυπος σε παγκόσμιο επίπεδο σε όλες τις επιλογές πολιτικής είναι περιορισμένος λόγω του περιορισμένου γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ. Ωστόσο, υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ των επιλογών όσον αφορά τη συμβολή στον στόχο της ΕΕ για τη μείωση των εκπομπών. Υπάρχουν επίσης σημαντικές διαφορές όσον αφορά τα έσοδα που απορρέουν από τους διάφορους συνδυασμούς επιλογών πολιτικής, καθώς το CORSIA, εκ του σχεδιασμού του, δεν παράγει δημόσια έσοδα από τις αεροπορικές εταιρείες. Η προτιμώμενη επιλογή είναι να διατηρηθεί η υφιστάμενη κάλυψη του ΣΕΔΕ της ΕΕ (πτήσεις εντός του ΕΟΧ, συμπεριλαμβανομένων των πτήσεων που αναχωρούν προς την Ελβετία και το Ηνωμένο Βασίλειο) και να θεσπιστούν κατάλληλες διατάξεις που σχετίζονται με το CORSIA για τις πτήσεις που δεν καλύπτονται επί του παρόντος από το ΣΕΔΕ της ΕΕ (πτήσεις προς/από τρίτες χώρες και από αεροπορικές εταιρείες που εδρεύουν στην ΕΕ μεταξύ δύο τρίτων χωρών).

Οι επιλογές για την αύξηση του ποσοστού προς πλειστηριασμό κατά την κατανομή των δικαιωμάτων των αεροπορικών μεταφορών διαφέρουν ως προς την ταχύτητα αύξησης. Από

τη σύγκριση των επιλογών που αναλύθηκαν προκύπτει ότι υπάρχει ισχυρό επιχείρημα υπέρ της μετάβασης σε πλήρη εκπλειστηριασμό από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της αναθεωρημένης νομοθεσίας. Ενώ τα δωρεάν δικαιώματα κατανέμονταν κυρίως για την αντιμετώπιση πιθανών αρνητικών επιπτώσεων στην ανταγωνιστικότητα και τη διαρροή άνθρακα, αποτελούν παρέκκλιση από την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει». Η ανάλυση υποδηλώνει χαμηλό κίνδυνο διαρροής άνθρακα κατά την αύξηση του ποσοστού προς πλειστηριασμό. Η μετάβαση σε πλήρη πλειστηριασμό συνεπάγεται τη σταθεροποίηση του ανώτατου ορίου για τις αεροπορικές μεταφορές στα σημερινά επίπεδα, δεδομένου ότι ο πλειστηριασμός αποτελεί επί του παρόντος ένα σταθερό ποσοστό της δωρεάν κατανομής δικαιωμάτων. Αυτό θα διατηρούσε το υφιστάμενο επίπεδο περιβαλλοντικής ακεραιότητας για το ανώτατο όριο των αεροπορικών μεταφορών και το εν λόγω ανώτατο όριο θα υπέκειτο στον συντελεστή γραμμικής μείωσης, όπως απαιτείται ήδη από τους συννομοθέτες και όπως ισχύει για όλους τους άλλους φορείς στο ΣΕΔΕ της ΕΕ. Η κατάργηση της δωρεάν κατανομής στο ΣΕΔΕ της ΕΕ θα ενίσχυε την περιβαλλοντική του ακεραιότητα. Η προτιμώμενη επιλογή είναι η αύξηση του πλειστηριασμού από την έναρξη ισχύος της τροπολογίας.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η πρόταση σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και συνάδει με τις αρχές που αναγνωρίζονται ιδίως στον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Συγκεκριμένα, συμβάλλει στην επίτευξη του στόχου για υψηλό επίπεδο περιβαλλοντικής προστασίας σύμφωνα με την αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης, όπως ορίζεται στο άρθρο 37 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Στο πλαίσιο του υφιστάμενου ΣΕΔΕ, το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων από πλειστηριασμούς περιέρχεται στα κράτη μέλη, επομένως υπάρχει θετικός αντίκτυπος στους εθνικούς προϋπολογισμούς. Οι προσαρμογές στο δημοσιονομικό πλαίσιο της ΕΕ θα παρουσιαστούν από την Επιτροπή στο πλαίσιο της προσεχούς δέσμης για τους ίδιους πόρους, συμπεριλαμβανομένης πρότασης για τροποποίηση του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου.

Όσον αφορά την υφιστάμενη κάλυψη του ΣΕΔΕ της ΕΕ, δεν υπάρχουν πρόσθετες διοικητικές επιπτώσεις στις εθνικές διοικήσεις. Με τη χρήση των ίδιων υποδομών οι επιπτώσεις της εφαρμογής του CORSIA θα πρέπει να είναι περιορισμένες.

Οι επιλογές ανάπτυξης και δημοσίων συμβάσεων στον τομέα της ΤΠ θα υπόκεινται σε προέγκριση από το συμβούλιο τεχνολογίας πληροφοριών και κυβερνοασφάλειας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

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

Το άρθρο 3γ, παράγραφοι 1 έως 3 τροποποιείται για την ενοποίηση της συνολικής ποσότητας δικαιωμάτων για τις αεροπορικές μεταφορές σε επίπεδο κατανομής/πλειστηριασμού για τις ενδοευρωπαϊκές πτήσεις και τις πτήσεις που αναχωρούν από αερολιμένες του ΕΟΧ προς την Ελβετία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Η κατανομή για το έτος 2024 θα βασίζεται στη συνολική κατανομή σε ενεργούς φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών το 2023, μειωμένη κατά τον συντελεστή γραμμικής μείωσης, όπως ορίζεται στην οδηγία για το ΣΕΔΕ. Η κατανομή θα αυξηθεί κατά το επίπεδο της κατανομής που θα είχε πραγματοποιηθεί εάν τα δρομολόγια μεταξύ των εξόχως απόκεντρων περιοχών και άλλων κρατών πλην του κράτους μέλους στο οποίο βρίσκεται η εξόχως απόκεντρη περιοχή καλύπτονταν από το ΣΕΔΕ το 2023. Η

προσωρινή παρέκκλιση από τις υποχρεώσεις του ΣΕΔΕ της ΕΕ για τις εν λόγω διαδρομές λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 2023. Το αυξημένο ανώτατο όριο μειώνεται βάσει του συντελεστή γραμμικής μείωσης, όπως ορίζεται στην οδηγία για το ΣΕΔΕ.

Προτείνεται μια χρονικά περιορισμένη παρέκκλιση από το ΣΕΔΕ της ΕΕ για τις εκπομπές από πτήσεις μεταξύ αεροδρομίου που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή κράτους μέλους και αεροδρομίου που βρίσκεται στο ίδιο κράτος μέλος.

Το άρθρο 3δ παράγραφος 1 αντικαθίσταται για την θέσπιση της αύξησης του πλειστηριασμού δικαιωμάτων για τις αεροπορικές μεταφορές από το έτος μετά την έναρξη ισχύος της τροπολογίας. Η τροπολογία προβλέπει τη μετάβαση σε πλήρη πλειστηριασμό από το 2027.

Στο άρθρο 3δ, η παράγραφος 2 απαλείφεται ως παρωχημένη.

Στο άρθρο 3δ παράγραφος 3, η πρώτη περίοδος τροποποιείται ώστε να αντικατοπτρίζει ότι οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που θα εκδοθούν για τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας σχετικά με τις λεπτομερείς ρυθμίσεις για τον εκπλειστηριασμό από τα κράτη μέλη των δικαιωμάτων για τις αεροπορικές μεταφορές θα πρέπει να περιλαμβάνουν τις ρυθμίσεις για τη μεταφορά μεριδίου των εσόδων στον προϋπολογισμό της Ένωσης.

Το άρθρο 3δ παράγραφος 4 αντικαθίσταται ώστε να αντικατοπτρίζει την αυστηρότερη σύσταση για τα κράτη μέλη να χρησιμοποιούν τα έσοδα από τους πλειστηριασμούς του ΣΕΔΕ για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και να αποδίδεται μερίδιο των εν λόγω εσόδων στον προϋπολογισμό της Ένωσης βάσει της απόφασης (ΕΕ, Ευρατόμ) 2020/2053 σχετικά με το σύστημα ιδίων πόρων.

Τα άρθρα 3ε και 3στ διαγράφονται, καθώς οι κανόνες δωρεάν κατανομής σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών δεν είναι πλέον απαραίτητοι μετά τη μετάβαση στον πλήρη πλειστηριασμό.

Στο άρθρο 11α οι παράγραφοι 1 έως 4 αντικαθίσταται ώστε να προβλέπεται ότι οι αεροπορικές εταιρείες που εδρεύουν στην ΕΕ μπορούν να χρησιμοποιούν κατάλληλα διεθνή πιστωτικά μόρια για τη συμμόρφωση για πτήσεις προς ή από τρίτες χώρες που εφαρμόζουν το CORSIA. Για να διασφαλιστεί ότι η εφαρμογή του CORSIA από την ΕΕ υποστηρίζει τους στόχους της συμφωνίας του Παρισιού και παρέχει κίνητρα για ευρεία συμμετοχή στο CORSIA, πρέπει να πληρούνται οι ακόλουθοι όροι: τα πιστωτικά μόρια συμμόρφωσης προέρχονται από κράτη που είναι συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του Παρισιού και συμμετέχουν στο CORSIA, και αποφεύγεται η διπλή καταμέτρηση των πιστωτικών μορίων.

Στο άρθρο 11α προστίθεται νέα παράγραφος 8, η οποία εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να εκδίδει εκτελεστική πράξη με την οποία θα καθορίζονται τα πιστωτικά μόρια που κρίθηκαν αποδεκτά από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ για τη συμμόρφωση με το CORSIA.

Στο άρθρο 12 προστίθεται νέα παράγραφος 6, η οποία προβλέπει την εφαρμογή του CORSIA για τις εταιρείες της ΕΕ για πτήσεις προς, από και εκτός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, της Ελβετίας και του Ηνωμένου Βασιλείου. Οι υποχρεώσεις παράδοσης για τις εν λόγω πτήσεις μειώνονται από το πλήρες ποσοστό εκπομπών στο μερίδιο επί των συλλογικών εκπομπών των αεροπορικών μεταφορών που τους αναλογεί σύμφωνα με τη γραμμή βάσης του CORSIA.

Στο άρθρο 25α προστίθενται νέες παράγραφοι 3 έως 9.

Η Επιτροπή είναι εξουσιοδοτημένη να εκδίδει και να διατηρεί εκτελεστική πράξη στην οποία παρατίθενται τα κράτη (εκτός του ΕΟΧ, της Ελβετίας και του Ηνωμένου Βασιλείου) που θεωρείται ότι εφαρμόζουν το CORSIA για τους σκοπούς του δικαίου της Ένωσης.

Η ευθύνη της εξακρίβωσης της συμμόρφωσης με το CORSIA των αεροπορικών εταιρειών που δεν εδρεύουν στην ΕΕ θα πρέπει να ανήκει αποκλειστικά στη χώρα καταγωγής των εν λόγω αεροπορικών εταιρειών. Συνεπώς, η εφαρμογή του CORSIA για τις πτήσεις εκτός Ευρώπης συνεπάγεται την απαλλαγή των μη ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών από τις υποχρεώσεις του ΣΕΔΕ της ΕΕ για τις πτήσεις μεταξύ της Ευρώπης και τρίτων χωρών που εφαρμόζουν το CORSIA.

Για να διασφαλιστεί η ίση μεταχείριση στα δρομολόγια, οι πτήσεις από και προς χώρες που δεν εφαρμόζουν το CORSIA θα εξαιρούνται από τις υποχρεώσεις του ΣΕΔΕ της ΕΕ ή του CORSIA.

Οι πτήσεις από και προς τις περισσότερες λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες και τα μικρά αναπτυσσόμενα νησιωτικά κράτη που δεν εφαρμόζουν το CORSIA θα εξαιρούνται από τις υποχρεώσεις του ΣΕΔΕ της ΕΕ ή του CORSIA χωρίς ημερομηνία λήξης της εξαίρεσης.

Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εκδίδει εκτελεστική πράξη που θα εξαιρεί τις αεροπορικές εταιρείες που εδρεύουν στην ΕΕ από τις απαιτήσεις παράδοσης όσον αφορά τις εκπομπές από πτήσεις, όταν υπάρχει σημαντική στρέβλωση του ανταγωνισμού σε βάρος των αεροπορικών εταιρειών που εδρεύουν στην ΕΕ λόγω λιγότερο αυστηρής εφαρμογής ή επιβολής του CORSIA στην τρίτη χώρα. Η στρέβλωση του ανταγωνισμού θα μπορούσε να προκληθεί από μια λιγότερο αυστηρή προσέγγιση όσον αφορά τα επιλέξιμα πιστωτικά μόρια αντιστάθμισης ή τις διατάξεις διπλής μέτρησης.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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

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 Επιτροπής¹,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών²,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³ καθιέρωσε ένα σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης, με σκοπό να προωθηθούν μειώσεις των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου κατά τρόπο αποδοτικό από πλευράς κόστους και οικονομικώς αποτελεσματικό. Οι αεροπορικές δραστηριότητες εντάχθηκαν στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών της ΕΕ με την οδηγία 2008/101/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴.
- (2) Η συμφωνία του Παρισιού, που εγκρίθηκε στα τέλη Δεκεμβρίου 2015 δυνάμει της σύμβασης-πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC) (στο εξής: συμφωνία του Παρισιού), τέθηκε σε ισχύ τον Νοέμβριο του 2016⁵. Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του Παρισιού συμφώνησαν να τηρήσουν την

¹ ΕΕ C της , σ. .

² ΕΕ C της , σ. .

³ 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).

⁴ Οδηγία 2008/101/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ ώστε να ενταχθούν οι αεροπορικές δραστηριότητες στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας (ΕΕ L 8 της 13.1.2009, σ. 3).

⁵ Συμφωνία του Παρισιού (ΕΕ L 282 της 19.10.2016, σ. 4).

αύξηση της παγκόσμιας μέσης θερμοκρασίας αρκετά χαμηλότερα από τους 2 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα, και να συνεχίσουν τις προσπάθειες για τον περιορισμό της αύξησης της θερμοκρασίας σε 1,5 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα. Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της συμφωνίας του Παρισιού, όλοι οι τομείς της οικονομίας, μεταξύ των οποίων είναι και οι διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, πρέπει να συμβάλουν στην επίτευξη μείωσης των εκπομπών.

- (3) Το Συμβούλιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) ενέκρινε 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») (παράρτημα 16, τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου) κατά τη δέκατη συνεδρίαση της 214ης συνόδου του στις 27 Ιουνίου 2018. Η Ένωση και τα κράτη μέλη της εξακολουθούν να υποστηρίζουν το CORSIA και δεσμεύονται να το εφαρμόσουν από την έναρξη της πιλοτικής φάσης 2021-2023⁶.
- (4) Σύμφωνα με την απόφαση (ΕΕ) 2018/2027⁷ του Συμβουλίου, τα κράτη μέλη κοινοποίησαν στη γραμματεία του ΔΟΠΑ τις διαφορές μεταξύ του CORSIA και του ΣΕΔΕ της ΕΕ. Στόχος ήταν να διατηρηθεί το *κεκτημένο* και ο μελλοντικός χώρος πολιτικής της Ένωσης, καθώς και το ενωσιακό επίπεδο κλιματικής φιλοδοξίας και οι αποκλειστικοί ρόλοι του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου στη λήψη αποφάσεων σχετικά με το περιεχόμενο της ενωσιακής νομοθεσίας. Μετά την έγκριση της εν λόγω τροποποίησης της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, η κοινοποίηση των διαφορών μεταξύ του CORSIA και του ΣΕΔΕ της ΕΕ στη γραμματεία του ΔΟΠΑ θα πρέπει να επικαιροποιηθεί ώστε να αντικατοπτρίζει τις αναθεωρήσεις που πραγματοποιήθηκαν στο ενωσιακό δίκαιο.
- (5) Η αντιμετώπιση των προκλήσεων που σχετίζονται με το κλίμα και το περιβάλλον και η επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού συνιστούν το κύριο θέμα της ανακοίνωσης με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία», που εκδόθηκε από την Επιτροπή στις 11 Δεκεμβρίου 2019⁸.
- (6) Η Ένωση δεσμεύτηκε να μειώσει τις καθαρές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας κατά τουλάχιστον 55 % κάτω από τα επίπεδα του 1990 έως το 2030 στην επικαιροποιημένη εθνικά καθορισμένη δέσμευση μείωσης της Ένωσης και

⁶ Απόφαση (ΕΕ) 2020/954 του Συμβουλίου της 25ης Ιουνίου 2020 για τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας όσον αφορά την κοινοποίηση της εθελοντικής συμμετοχής στο σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύστημα CORSIA) από την 1η Ιανουαρίου 2021 και της επιλογής που προκρίθηκε για τον υπολογισμό των απαιτήσεων αντιστάθμισης των φορέων εκμετάλλευσης αεροπλάνων κατά την περίοδο 2021-2023 (ΕΕ L 212 της 3.7.2020, σ. 14).

⁷ 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).

⁸ COM(2019) 640 final.

των κρατών μελών της που κατατέθηκε στη γραμματεία της σύμβασης-Πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή στις 17 Δεκεμβρίου 2020⁹.

- (7) Η Ένωση κατοχυρώνει νομοθετικά τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας στο σύνολο της οικονομίας έως το 2050 στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁰. Ο εν λόγω κανονισμός θεσπίζει επίσης δεσμευτική ενωσιακή υποχρέωση για μείωση, έως το 2030, των εγχώριων καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (εκπομπές μετά την αφαίρεση των απορροφήσεων) κατά τουλάχιστον 55 % σε σχέση με τα επίπεδα του 1990.
- (8) Η παρούσα τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ αποσκοπεί στην εφαρμογή, για τις αεροπορικές μεταφορές, της συνεισφοράς της Ένωσης στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού και του κανονιστικού πλαισίου για την επίτευξη του δεσμευτικού κλιματικού στόχου της Ένωσης για το 2030, δηλαδή της εγχώριας μείωσης των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 έως το 2030, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/
- (9) Ο κλάδος των αεροπορικών μεταφορών θα πρέπει να συμβάλει στις προσπάθειες μείωσης των εκπομπών που είναι απαραίτητες για την επίτευξη του στόχου της Ένωσης για το κλίμα με ορίζοντα το 2030. Ως εκ τούτου, η συνολική ποσότητα δικαιωμάτων για τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών θα πρέπει να ενοποιηθεί και να υπόκειται στον συντελεστή γραμμικής μείωσης.
- (10) Για την επίτευξη του αυξημένου επιπέδου κλιματικής φιλοδοξίας θα απαιτηθεί η διοχέτευση όσο το δυνατόν περισσότερων πόρων για την κλιματική μετάβαση. Ως εκ τούτου, όλα τα έσοδα πλειστηριασμού που δεν αποδίδονται στον προϋπολογισμό της Ένωσης θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για σκοπούς που σχετίζονται με το κλίμα.
- (11) Σύμφωνα με το άρθρο 28β παράγραφος 3 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, η Ένωση πρέπει να αξιολογήσει το σύστημα CORSIA του ΔΟΠΑ και να το εφαρμόσει κατά περίπτωση και κατά τρόπο που να συνάδει με τη δέσμευση της Ένωσης για μείωση των εκπομπών στο σύνολο οικονομίας με ορίζοντα το 2030.
- (12) Η συνολική ποσότητα δικαιωμάτων για τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών θα πρέπει να ενοποιηθεί στο επίπεδο κατανομής για πτήσεις που αναχωρούν από αεροδρόμιο που βρίσκεται εντός του ΕΟΧ και φθάνουν σε αεροδρόμιο που βρίσκεται εκτός του ΕΟΧ, στην Ελβετία ή στο Ηνωμένο Βασίλειο. Η κατανομή για το έτος 2024 θα πρέπει βασίζεται στη συνολική κατανομή σε ενεργούς φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών το 2023, μειωμένη κατά τον συντελεστή γραμμικής μείωσης, όπως ορίζεται στο άρθρο 9 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ. Το επίπεδο κατανομής θα πρέπει να αυξηθεί ώστε να ληφθούν υπόψη οι διαδρομές που δεν καλύπτονταν από το ΣΕΔΕ της ΕΕ το έτος 2023 αλλά καλύπτονται από το ΣΕΔΕ της ΕΕ από το έτος 2024 και μετά.
- (13) Η αύξηση του πλειστηριασμού από το έτος μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας τροποποίησης της οδηγίας 2003/87/ΕΚ θα πρέπει να είναι ο κανόνας για την κατανομή δικαιωμάτων στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, λαμβάνοντας υπόψη τη δυνατότητα του τομέα να μετακυλίσει το αυξημένο κόστος του CO₂.

9

https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

10

Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας («ευρωπαϊκό νομοθέτημα») (ΕΕ L 243 της 9.7.2021, σ. 1).

- (14) Η οδηγία 2003/87/EK θα πρέπει επίσης να τροποποιηθεί όσον αφορά τις αποδεκτές μονάδες συμμόρφωσης, ώστε να ληφθούν υπόψη τα κριτήρια επιλεξιμότητας μονάδων που εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ κατά την 216η σύνοδό του τον Μάρτιο του 2019 ως ουσιώδες στοιχείο του CORSIA. Οι αεροπορικές εταιρείες που εδρεύουν στην Ένωση θα πρέπει να μπορούν να χρησιμοποιούν διεθνή πιστωτικά μόρια συμμόρφωσης για πτήσεις προς ή από τρίτες χώρες που θεωρούνται ότι συμμετέχουν στο CORSIA. Για να διασφαλιστεί ότι η εφαρμογή του CORSIA από την Ένωση υποστηρίζει τους στόχους της συμφωνίας του Παρισιού και παρέχει κίνητρα για ευρεία συμμετοχή στο CORSIA, τα πιστωτικά μόρια θα πρέπει να προέρχονται από κράτη που είναι συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του Παρισιού και συμμετέχουν στο CORSIA, και θα πρέπει να αποφεύγεται η διπλή καταμέτρηση πιστωτικών μορίων.
- (15) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για τη χρήση διεθνών πιστωτικών μορίων σύμφωνα με το άρθρο 11α της οδηγίας 2003/87/EK, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για την έκδοση ενός καταλόγου των πιστωτικών μορίων που έχουν κριθεί αποδεκτά από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ ώστε να χρησιμοποιηθούν για τη συμμόρφωση με το CORSIA, και τα οποία πληρούν τις ανωτέρω προϋποθέσεις επιλεξιμότητας. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹¹.
- (16) Για να διασφαλιστεί ότι εφαρμόζονται οι αναγκαίες ρυθμίσεις για την έγκριση από τα συμμετέχοντα μέρη, την έγκαιρη προσαρμογή της υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις ανθρωπογενείς εκπομπές από πηγές και τις απορροφήσεις από καταβόθρες που καλύπτονται από τις εθνικά καθορισμένες συνεισφορές των συμμετεχόντων μερών και την αποφυγή διπλής μέτρησης και της καθαρής αύξησης των παγκόσμιων εκπομπών, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για τον καθορισμό λεπτομερών απαιτήσεων για τις εν λόγω ρυθμίσεις. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹².
- (17) Για την εφαρμογή του CORSIA σε πτήσεις πλην εκείνων που αναχωρούν από αεροδρόμιο που βρίσκεται στον ΕΟΧ και φθάνουν σε αεροδρόμιο που βρίσκεται στον ΕΟΧ, στην Ελβετία ή στο Ηνωμένο Βασίλειο, οι υποχρεώσεις παράδοσης θα πρέπει να μειωθούν φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εδρεύουν στην Ένωση και οι οποίοι εκτελούν αυτές τις πτήσεις. Οι υποχρεώσεις παράδοσης των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών για τις πτήσεις αυτές θα πρέπει να μειωθούν μόνο στο μερίδιό τους επί των συλλογικών εκπομπών των διεθνών αεροπορικών μεταφορών που υπερβαίνουν τα συλλογικά επίπεδα του 2019, όσον αφορά τις εκπομπές κατά τη διάρκεια της περιόδου 2021-23, και τα συλλογικά επίπεδα της περιόδου 2019-20 για τα επόμενα έτη εφαρμογής του CORSIA.

¹¹ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

¹² Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

- (18) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες συνθήκες για την κατάρτιση καταλόγου των χωρών που θεωρείται ότι εφαρμόζουν το CORSIA για τους σκοπούς της οδηγίας 2003/87/EK σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 3 της εν λόγω οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για την έκδοση και τήρηση του καταλόγου των κρατών, πλην των χωρών του ΕΟΧ, της Ελβετίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, που θεωρείται ότι συμμετέχουν στο CORSIA για τους σκοπούς του δικαίου της Ένωσης. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.
- (19) Δεδομένου ότι η εφαρμογή και η επιβολή του CORSIA για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εδρεύουν εκτός της Ένωσης προορίζεται να ανήκει αποκλειστικά στη χώρα προέλευσης των εν λόγω αερομεταφορέων, η εφαρμογή του CORSIA για πτήσεις πλην εκείνων που αναχωρούν από αεροδρόμιο που βρίσκεται στον ΕΟΧ και φθάνουν σε αεροδρόμιο που βρίσκεται στον ΕΟΧ, στην Ελβετία ή στο Ηνωμένο Βασίλειο σημαίνει ότι οι αερομεταφορείς που εδρεύουν εκτός της Ένωσης απαλλάσσονται από τις υποχρεώσεις του ΣΕΔΕ της ΕΕ για τις εν λόγω πτήσεις.
- (20) Για να διασφαλιστεί η ίση μεταχείριση στις διαδρομές, οι πτήσεις από και προς χώρες που δεν εφαρμόζουν το CORSIA θα πρέπει να εξαιρούνται από τις υποχρεώσεις του ΣΕΔΕ της ΕΕ ή του CORSIA. Για να δοθεί κίνητρο για την πλήρη εφαρμογή του CORSIA από το 2027, η απαλλαγή θα πρέπει να ισχύει μόνο για τις εκπομπές έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026.
- (21) Οι πτήσεις από και προς τις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες και τα μικρά αναπτυσσόμενα νησιωτικά κράτη, όπως ορίζονται από τα Ηνωμένα Έθνη, που δεν εφαρμόζουν το CORSIA, πλην των κρατών των οποίων το κατά κεφαλήν ΑΕΠ ισούται ή υπερβαίνει τον μέσο όρο της Ένωσης, θα πρέπει να εξαιρούνται από τις υποχρεώσεις του ΣΕΔΕ της ΕΕ ή του CORSIA χωρίς ημερομηνία λήξης της εξαίρεσης.
- (22) Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εξαίρεση των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών από τις απαιτήσεις παράδοσης, όπως ορίζονται στο άρθρο 12 παράγραφος 8 της οδηγίας 2003/87/EK, όσον αφορά τις εκπομπές από πτήσεις από και προς χώρες που εφαρμόζουν το CORSIA με λιγότερο αυστηρό τρόπο στο εσωτερικό τους δίκαιο ή δεν εφαρμόζουν τις διατάξεις του CORSIA κατά τρόπο ισότιμο για όλους τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 7 της εν λόγω οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές εξουσίες για την εξαίρεση των αεροπορικών εταιρειών που εδρεύουν στην Ένωση από τις απαιτήσεις παράδοσης όσον αφορά τις εκπομπές από πτήσεις, όταν διαπιστώνεται σημαντική στρέβλωση του ανταγωνισμού σε βάρος των αεροπορικών εταιρειών που εδρεύουν στην Ένωση λόγω λιγότερο αυστηρής εφαρμογής ή επιβολής του CORSIA στην τρίτη χώρα. Η στρέβλωση του ανταγωνισμού θα μπορούσε να προκληθεί από μια λιγότερο αυστηρή προσέγγιση όσον αφορά τα επιλέξιμα πιστωτικά μόρια αντιστάθμισης ή τις διατάξεις διπλής μέτρησης. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.
- (23) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την καθιέρωση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για τα δρομολόγια μεταξύ δύο διαφορετικών χωρών που εφαρμόζουν το σύστημα CORSIA, όταν οι χώρες αυτές επιτρέπουν στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να χρησιμοποιούν άλλες μονάδες από εκείνες που περιλαμβάνονται στον κατάλογο που θεσπίζεται σύμφωνα με το άρθρο 11α

παράγραφος 8 της οδηγίας 2003/87/EK, σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 8 της εν λόγω οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες ώστε να είναι σε θέση οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εδρεύουν σε ένα κράτος μέλος να χρησιμοποιούν τύπους μονάδων επιπλέον εκείνων που περιλαμβάνονται στον κατάλογο που θεσπίζεται σύμφωνα με το άρθρο 11α παράγραφος 8 ή να μην δεσμεύονται από τους όρους του άρθρου 11α παράγραφοι 2 και 3. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

- (24) Προκειμένου να διασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού στα δρομολόγια μεταξύ δύο τρίτων χωρών που εφαρμόζουν το CORSIA, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης όσον αφορά την αποδοχή άλλων πιστωτικών μορίων στα εν λόγω δρομολόγια. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, και οι διαβουλεύσεις αυτές να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου¹³. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (25) Θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην προώθηση της προσβασιμότητας για τις εξόχως απόκεντρες περιοχές της Ένωσης. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να παρέχεται μια χρονικά περιορισμένη παρέκκλιση από το ΣΕΔΕ της ΕΕ για τις εκπομπές από πτήσεις μεταξύ αεροδρομίου που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή κράτους μέλους και αεροδρομίου που βρίσκεται στο ίδιο κράτος μέλος.
- (26) Μια σφαιρική προσέγγιση για την καινοτομία είναι σημαντική για την επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και για την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας. Αυτό είναι εξαιρετικά σημαντικό για τομείς οι οποίοι είναι δύσκολο να απαλλαγούν από τις ανθρακούχες εκπομπές, όπως ο αεροπορικός και ο ναυτιλιακός κλάδος, όπου πρέπει να αναπτυχθεί ένας συνδυασμός λειτουργικών βελτιώσεων, εναλλακτικών κλιματικά ουδέτερων καυσίμων και τεχνολογικών λύσεων. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι οι διατάξεις μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο δεν παρεμποδίζουν την καινοτομία και είναι τεχνολογικά ουδέτερες. Σε επίπεδο ΕΕ, οι αναγκαίες προσπάθειες Ε&Α υποστηρίζονται, μεταξύ άλλων, μέσω του προγράμματος-πλαισίου «Ορίζων Ευρώπη», το οποίο περιλαμβάνει σημαντική χρηματοδότηση και νέα μέσα για τους τομείς που υπάγονται στο ΣΕΔΕ.
- (27) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορούν όμως, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων της, να επιτευχθούν καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση δύναται να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η οποία διατυπώνεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, που διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη αυτών των στόχων.

¹³ EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

(28) Συνεπώς, η οδηγία 2003/87/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,
ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 2003/87/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

(1) το άρθρο 3γ τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 2 διαγράφεται,

β) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι 5, 6 και 7:

«5. Η Επιτροπή καθορίζει τη συνολική ποσότητα δικαιωμάτων προς κατανομή σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών για το έτος 2024 με βάση τη συνολική κατανομή δικαιωμάτων σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών οι οποίοι το 2023 εκτελούσαν αεροπορικές δραστηριότητες που εμπίπτουν στο παράρτημα Ι, μειωμένη κατά τον συντελεστή γραμμικής μείωσης που ορίζεται στο άρθρο 9, και δημοσιεύει την εν λόγω ποσότητα, καθώς και την ποσότητα δικαιωμάτων προς δωρεάν κατανομή που θα είχε πραγματοποιηθεί το 2024 εάν δεν είχαν επικαιροποιηθεί οι κανόνες για τη δωρεάν κατανομή.

6. Όσον αφορά πτήσεις που αναχωρούν από αεροδρόμιο που βρίσκεται στον ΕΟΧ και φθάνουν σε αεροδρόμιο που βρίσκεται στον ΕΟΧ, στην Ελβετία ή στο Ηνωμένο Βασίλειο, οι οποίες δεν καλύπτονταν από το ΣΕΔΕ της ΕΕ το 2023, η συνολική ποσότητα δικαιωμάτων προς κατανομή στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών αυξάνεται κατά τα επίπεδα κατανομής, συμπεριλαμβανομένης της δωρεάν κατανομής και του πλειστηριασμού, που θα είχε πραγματοποιηθεί εάν καλύπτονταν από το ΣΕΔΕ της ΕΕ κατά το εν λόγω έτος, μειωμένα κατά τον συντελεστή γραμμικής μείωσης που ορίζεται στο άρθρο 9.

7. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 12 παράγραφος 2α, το άρθρο 14 παράγραφος 3 και το άρθρο 16, τα κράτη μέλη θεωρούν ότι πληρούνται οι απαιτήσεις που ορίζονται στις εν λόγω διατάξεις και δεν λαμβάνουν μέτρα κατά των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών όσον αφορά τις εκπομπές που πραγματοποιούνται έως το 2030 από πτήσεις μεταξύ αεροδρομίου που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή κράτους μέλους και αεροδρομίου που βρίσκεται στο ίδιο κράτος μέλος εκτός της εν λόγω εξόχως απόκεντρης περιοχής.»

(2) το άρθρο 3δ τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το εξής κείμενο:

«1. Το 2024 τίθεται σε πλειστηριασμό το 25 % της ποσότητας των δικαιωμάτων για τα οποία θα είχε πραγματοποιηθεί δωρεάν κατανομή, όπως δημοσιεύεται σύμφωνα με το άρθρο 3γ.»

β) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι 1α, 1β, 1γ και 1δ:

«1α. Το 2025 τίθεται σε πλειστηριασμό το 50 % της ποσότητας δικαιωμάτων για την οποία θα είχε πραγματοποιηθεί δωρεάν κατανομή το εν λόγω έτος, όπως υπολογίζεται από τη δημοσίευση σύμφωνα με το άρθρο 3γ.

1β. Το 2026 τίθεται σε πλειστηριασμό το 75 % της ποσότητας δικαιωμάτων για την οποία θα είχε πραγματοποιηθεί δωρεάν κατανομή το εν λόγω έτος, όπως υπολογίζεται από τη δημοσίευση σύμφωνα με το άρθρο 3γ.

1γ. Από 1ης Ιανουαρίου 2027 τίθεται σε πλειστηριασμό το σύνολο της ποσότητας των δικαιωμάτων για την οποία θα είχε πραγματοποιηθεί δωρεάν κατανομή το εν λόγω έτος.»

1.δ. Τα δικαιώματα που κατανέμονται δωρεάν, κατανέμονται στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών κατ' αναλογία προς το μερίδιό τους στις εξακριβωμένες εκπομπές από αεροπορικές δραστηριότητες που αναφέρθηκαν το 2023. Ο εν λόγω υπολογισμός λαμβάνει επίσης υπόψη τις εξακριβωμένες εκπομπές από αεροπορικές δραστηριότητες που αναφέρθηκαν σε σχέση με πτήσεις οι οποίες καλύπτονται από το ΣΕΔΕ της ΕΕ μόνο από την 1η Ιανουαρίου 2023.»

α) η παράγραφος 2 διαγράφεται,

β) η πρώτη περίοδος της παραγράφου 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 23, για τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας σχετικά με τις λεπτομερείς ρυθμίσεις για τον εκπλειστηριασμό από τα κράτη μέλη των δικαιωμάτων για τις αεροπορικές μεταφορές σύμφωνα με τις παραγράφους 1, 1α, 1β, 1γ και 1δ του παρόντος άρθρου, συμπεριλαμβανομένων των λεπτομερειών για τη μεταφορά μεριδίου των εσόδων που προέρχονται από τον εν λόγω πλειστηριασμό στον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης.»

γ) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τη χρήση των εσόδων που προέρχονται από τον πλειστηριασμό δικαιωμάτων που καλύπτονται από το παρόν κεφάλαιο, εκτός από τα έσοδα που βεβαιώνονται ως ίδιοι πόροι σύμφωνα με το άρθρο 311 παράγραφος 3 της Συνθήκης και εγγράφονται στον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης. Τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν τα έσοδα που δημιουργούνται από τον πλειστηριασμό δικαιωμάτων σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 3.»

(3) Τα άρθρα 3ε και 3στ απαλείφονται·

(4) Στο άρθρο 6 παράγραφος 2, το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) υποχρέωση παράδοσης δικαιωμάτων ίσων με τις συνολικές εκπομπές της εγκατάστασης ανά ημερολογιακό έτος, όπως πιστοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 15, μέσα σε τέσσερις μήνες από τη λήξη του εν λόγω έτους.»

(5) Το άρθρο 11α τροποποιείται ως εξής:

α) Οι παράγραφοι 1 έως 3 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 2 και 3 του παρόντος άρθρου, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που κατέχουν πιστοποιητικό φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών το οποίο έχει εκδοθεί από κράτος μέλος ή έχει καταχωριστεί σε κράτος μέλος, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών, εξαρτήσεων και εδαφών του εν λόγω κράτους μέλους, μπορούν να χρησιμοποιούν τις ακόλουθες μονάδες για να συμμορφώνονται με τις υποχρεώσεις τους, όπως ορίζονται στο άρθρο 12, όσον αφορά τις εκπομπές από πτήσεις από και προς χώρες που παρατίθενται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 3:

α) πιστωτικά μόρια που έχουν εγκριθεί από μέρη που συμμετέχουν στον μηχανισμό που θεσπίζεται σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 4 της συμφωνίας του Παρισιού·

β) πιστωτικά μόρια που έχουν εγκριθεί από τα μέρη που συμμετέχουν σε προγράμματα πιστωτικών μορίων τα οποία έχουν κριθεί επιλέξιμα από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, όπως προσδιορίζεται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με την παράγραφο 8·

γ) πιστωτικά μόρια που εγκρίνονται από συμφωνίες μερών σύμφωνα με την παράγραφο 5·

δ) πιστωτικά μόρια που εκδίδονται σε σχέση με έργα σε επίπεδο Ένωσης σύμφωνα με το άρθρο 24α.

2. Οι μονάδες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία α) και β), μπορούν να χρησιμοποιούνται εάν πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

α) προέρχονται από χώρα που είναι συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας του Παρισιού κατά τη στιγμή της χρήσης·

β) προέρχονται από χώρα η οποία περιλαμβάνεται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 3 ως συμμετέχουσα στο σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των ανθρακούχων εκπομπών για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (CORSIA). Η προϋπόθεση αυτή δεν ισχύει για τις εκπομπές πριν από το 2027, ούτε για τις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες και τα μικρά αναπτυσσόμενα νησιωτικά κράτη, όπως ορίζονται από τα Ηνωμένα Έθνη, εκτός από τις χώρες των οποίων το κατά κεφαλήν ΑΕΠ ισούται με ή υπερβαίνει τον μέσο όρο της Ένωσης.

3. Οι μονάδες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία α), β) και γ) μπορούν να χρησιμοποιούνται εάν εφαρμόζονται ρυθμίσεις για την έγκριση από τα συμμετέχοντα μέρη, πραγματοποιείται έγκαιρη προσαρμογή της υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις ανθρωπογενείς εκπομπές από πηγές και τις απορροφήσεις από καταβόθρες που καλύπτονται από τις εθνικά καθορισμένες συνεισφορές των συμμετεχόντων μερών και αποφεύγεται η διπλή μέτρηση και η καθαρή αύξηση των παγκόσμιων εκπομπών.

Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν λεπτομερέστερες απαιτήσεις για τις ρυθμίσεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, οι οποίες μπορεί να περιλαμβάνουν απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων και εγγραφής σε μητρώο, καθώς και για τον κατάλογο των κρατών ή προγραμμάτων που εφαρμόζουν τις εν λόγω ρυθμίσεις. Οι ρυθμίσεις λαμβάνουν υπόψη την ευελιξία που παρέχεται στις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες και στα μικρά αναπτυσσόμενα νησιωτικά κράτη. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 22α παράγραφος 2.

α) η παράγραφος 4 απαλείφεται,

β) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 8:

«8. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστική πράξη στην οποία παρατίθενται τα πιστωτικά μόρια που έχουν κριθεί επιλέξιμα από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ και πληρούν τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στις παραγράφους 2 και 3. Η Επιτροπή τροποποιεί τον εν λόγω κατάλογο, κατά περίπτωση. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 22α παράγραφος 2.»

(6) Το άρθρο 12 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6. Σύμφωνα με τη μεθοδολογία που ορίζεται στην κατ' εξουσιοδότηση πράξη που αναφέρεται στην παράγραφο 7, τα κράτη μέλη υπολογίζουν ετησίως την αντιστάθμιση για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος κατά την έννοια των διεθνών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών του ΔΟΠΑ για την προστασία του περιβάλλοντος για το σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των ανθρακούχων εκπομπών για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, πλην εκείνων που ισχύουν για τις πτήσεις που αναχωρούν από αεροδρόμιο που βρίσκεται στον ΕΟΧ και φθάνουν σε αεροδρόμιο που βρίσκεται στον ΕΟΧ, στην Ελβετία ή στο Ηνωμένο Βασίλειο, και έως τις 30 Νοεμβρίου κάθε έτους ενημερώνουν τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που πληρούν όλες τις ακόλουθες προϋποθέσεις σχετικά με το επίπεδο αντιστάθμισης:

- α) ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών είναι κάτοχος πιστοποιητικού αερομεταφορέα που έχει εκδοθεί από κράτος μέλος, ή έχει καταχωριστεί σε κράτος μέλος, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών, εξαρτήσεων και εδαφών του εν λόγω κράτους μέλους·
- β) παράγουν ετήσιες εκπομπές CO₂ άνω των 10 000 τόνων από τη χρήση αεροσκαφών με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg που πραγματοποιούν πτήσεις οι οποίες καλύπτονται από το παράρτημα Ι, εκτός από εκείνες που αναχωρούν και φθάνουν στο ίδιο κράτος μέλος (συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών του ίδιου κράτους μέλους), από την 1η Ιανουαρίου 2019.

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 ανθρωπιστικής βοήθειας·
 - iii) ιατρικές πτήσεις·
 - iv) στρατιωτικές πτήσεις·
 - v) πυροσβεστικές πτήσεις.»·
- β) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι 7 και 8:

«7. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 23 για τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας, καθορίζοντας τη μεθοδολογία υπολογισμού των απαιτήσεων αντιστάθμισης για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

8. Όσον αφορά τις πτήσεις προς, από και μεταξύ των χωρών που παρατίθενται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 3, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που κατέχουν πιστοποιητικό αερομεταφορέα το οποίο έχει εκδοθεί από κράτος μέλος ή έχει καταχωριστεί σε κράτος μέλος, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών, εξαρτήσεων και εδαφών του εν λόγω κράτους μέλους, ακυρώνουν τις μονάδες που αναφέρονται στο άρθρο 11α μόνο ως προς την ποσότητα που κοινοποιείται από το εν λόγω κράτος μέλος για το σχετικό ημερολογιακό έτος. Η ακύρωση πραγματοποιείται έως τις 31 Ιανουαρίου 2025 για τις εκπομπές της περιόδου 2021-2023, έως τις 31 Ιανουαρίου 2028 για τις εκπομπές της περιόδου 2024-2026, έως τις 31 Ιανουαρίου 2031 για τις εκπομπές της περιόδου 2027-2029, έως τις 31 Ιανουαρίου 2034 για τις εκπομπές της περιόδου 2030-2032, και έως τις 31 Ιανουαρίου 2037 για τις εκπομπές της περιόδου 2033-2035.»·

- (7) Στο άρθρο 18α παράγραφος 3, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «β) από το 2024, τουλάχιστον ανά διετία, επικαιροποιεί τον κατάλογο ώστε να περιλαμβάνει τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που άσκησαν μεταγενέστερα αεροπορική δραστηριότητα του παραρτήματος Ι.»
- (8) Το άρθρο 23 τροποποιείται ως εξής:
- α) οι παράγραφοι 2 και 3 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
- «2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 3δ παράγραφος 3, στο άρθρο 10 παράγραφος 4, στο άρθρο 10α παράγραφοι 1 και 8, στο άρθρο 10β παράγραφος 5, στο άρθρο 12 παράγραφος 7 τρίτο εδάφιο, στο άρθρο 19 παράγραφος 3, στο άρθρο 22, στο άρθρο 24 παράγραφος 3, στο άρθρο 24α παράγραφος 1, στο άρθρο 25α παράγραφος 1 και στο άρθρο 28γ εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για αόριστο χρονικό διάστημα από τις 8 Απριλίου 2018.
3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 3δ παράγραφος 3, στο άρθρο 10 παράγραφος 4, στο άρθρο 10α παράγραφοι 1 και 8, στο άρθρο 10β παράγραφος 5, στο άρθρο 12 παράγραφος 7 τρίτο εδάφιο, στο άρθρο 19 παράγραφος 3, στο άρθρο 22, στο άρθρο 24 παράγραφος 3, στο άρθρο 24α παράγραφος 1, στο άρθρο 25α παράγραφος 1 και στο άρθρο 28γ μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.»
- α) η παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 3δ παράγραφος 3, του άρθρου 10 παράγραφος 4, του άρθρου 10α παράγραφοι 1 και 8, του άρθρου 10β παράγραφος 5, του άρθρου 12 παράγραφος 6 τρίτο εδάφιο, του άρθρου 19 παράγραφος 3, του άρθρου 22, του άρθρου 24 παράγραφος 3, του άρθρου 24α παράγραφος 1, του άρθρου 25α παράγραφος 1, και του άρθρου 28γ τίθεται σε ισχύ εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.»
- (9) Στο άρθρο 25α προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι 3 έως 9:
- «3. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστική πράξη στην οποία παρατίθενται οι χώρες εκτός των χωρών του ΕΟΧ, της Ελβετίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, οι οποίες θεωρείται ότι εφαρμόζουν το CORSIA για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, με τιμή βάσης του 2019 για την περίοδο 2021-2023 και τιμή βάσης των 2019-2020 για κάθε επόμενο έτος. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 22α παράγραφος 2.
4. Όσον αφορά τις εκπομπές από πτήσεις προς ή από χώρες που παρατίθενται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με την παράγραφο 3, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που κατέχουν πιστοποιητικό αερομεταφορέα που έχει

εκδοθεί από χώρα ή που έχει καταχωριστεί σε χώρα που απαριθμείται σε αυτήν δεν υποχρεούνται να ακυρώνουν μονάδες όσον αφορά τις εν λόγω εκπομπές.

5. Όσον αφορά τις εκπομπές έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026 από πτήσεις μεταξύ του ΕΟΧ και χωρών που δεν παρατίθενται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με την παράγραφο 3, εκτός από τις πτήσεις προς την Ελβετία και το Ηνωμένο Βασίλειο, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών δεν υποχρεούνται να ακυρώνουν μονάδες.

6. Όσον αφορά τις εκπομπές από πτήσεις από και προς λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες και τα μικρά αναπτυσσόμενα νησιωτικά κράτη, όπως ορίζονται από τα Ηνωμένα Έθνη, εκτός από εκείνες που παρατίθενται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με την παράγραφο 3, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών δεν υποχρεούνται να ακυρώνουν μονάδες.

7. Όταν η Επιτροπή διαπιστώνει σημαντική στρέβλωση του ανταγωνισμού η οποία είναι επιζήμια για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που κατέχουν πιστοποιητικό αερομεταφορέα το οποίο έχει εκδοθεί από κράτος μέλος ή που έχουν καταχωριστεί σε κράτος μέλος, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών, εξαρτήσεων και εδαφών του εν λόγω κράτους μέλους, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για την εξαίρεση των εν λόγω φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών από τις απαιτήσεις παράδοσης που ορίζονται στο άρθρο 12 παράγραφος 8 όσον αφορά τις εκπομπές από πτήσεις από και προς τις εν λόγω χώρες. Η στρέβλωση του ανταγωνισμού μπορεί να προκληθεί από τρίτη χώρα που εφαρμόζει το CORSIA με λιγότερο αυστηρό τρόπο στο εθνικό της δίκαιο ή που δεν εφαρμόζει τις διατάξεις του CORSIA κατά τρόπο ισότιμο για όλους τους αερομεταφορείς. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 22α παράγραφος 2.

8. Όταν ένας φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών που κατέχει πιστοποιητικό αερομεταφορέα το οποίο έχει εκδοθεί από κράτος μέλος ή ο οποίος έχει καταχωριστεί σε κράτος μέλος, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών, εξαρτήσεων και εδαφών του εν λόγω κράτους μέλους, εκτελεί πτήσεις μεταξύ δύο διαφορετικών χωρών που παρατίθενται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με την παράγραφο 3, συμπεριλαμβανομένων των πτήσεων που πραγματοποιούνται μεταξύ της Ελβετίας, Ηνωμένου Βασιλείου και χωρών που παρατίθενται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με την παράγραφο 3, και οι εν λόγω χώρες επιτρέπουν στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να χρησιμοποιούν άλλες μονάδες από εκείνες του καταλόγου που εγκρίνεται σύμφωνα με το άρθρο 11α παράγραφος 8, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που επιτρέπουν στους εν λόγω φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να χρησιμοποιούν τύπους μονάδων επιπλέον αυτών που περιλαμβάνονται στον εν λόγω κατάλογο ή να μη δεσμεύονται από τις προϋποθέσεις του άρθρου 11α παράγραφοι 2 και 3 όσον αφορά τις εκπομπές από τις εν λόγω πτήσεις. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 22α παράγραφος 2.»

- (10) Στο παράρτημα I, στον πίνακα, παρεμβάλλεται το ακόλουθο κείμενο μετά την πρώτη παράγραφο της καταχώρισης «Αεροπορικές μεταφορές» της στήλης «Δραστηριότητες»:

«Πτήσεις μεταξύ αεροδρομίων που βρίσκονται σε δύο διαφορετικές χώρες οι οποίες παρατίθενται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 25α

παράγραφος 3 από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που πληρούν όλες τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών είναι κάτοχος πιστοποιητικού αερομεταφορέα που έχει εκδοθεί από κράτος μέλος, ή έχει καταχωριστεί σε κράτος μέλος, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών, εξαρτήσεων και εδαφών του εν λόγω κράτους μέλους·
- β) παράγουν ετήσιες εκπομπές CO₂ άνω των 10 000 τόνων από τη χρήση αεροσκαφών με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg που πραγματοποιούν πτήσεις οι οποίες καλύπτονται από το παράρτημα I, εκτός από εκείνες που αναχωρούν και φθάνουν στο ίδιο κράτος μέλος (συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών του ίδιου κράτους μέλους), από την 1η Ιανουαρίου 2019. Για τους σκοπούς του παρόντος σημείου, δεν λαμβάνονται υπόψη οι εκπομπές από τους ακόλουθους τύπους πτήσεων: i) πτήσεις με κυβερνητικά αεροσκάφη· ii) πτήσεις ανθρωπιστικής βοήθειας· iii) ιατρικές πτήσεις· iv) στρατιωτικές πτήσεις· v) πυροσβεστικές πτήσεις.».

Άρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για τη συμμόρφωση προς την παρούσα οδηγία το αργότερο την 31η Δεκεμβρίου 2023. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, 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 εθνικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή 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