

Επίσημη Εφημερίδα C 122 E

της Ευρωπαϊκής Ένωσης

51ο έτος

Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Ανακοινώσεις και Πληροφορίες

20 Μαΐου 2008

Ανακοίνωση αριθ.	Περιεχόμενα	Σελίδα
III	Προπαρασκευαστικές πράξεις	
	ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ	
2008/C 122 E/01	Κοινή θέση (ΕΚ) αριθ. 11/2008, της 28ης Φεβρουαρίου 2008, που καθορίστηκε από το Συμβούλιο με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, για την έκδοση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για ορισμένα θέματα διαμεσολάβησης σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις	1
2008/C 122 E/02	Κοινή θέση (ΕΚ) αριθ. 12/2008, της 3ης Μαρτίου 2008, που καθορίστηκε από το Συμβούλιο με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, για την έκδοση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2004/49/ΕΚ για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων (οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων) ⁽¹⁾	10
2008/C 122 E/03	Κοινή θέση (ΕΚ) αριθ. 13/2008, της 18ης Απριλίου 2008, που καθορίστηκε από το Συμβούλιο με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, για την έκδοση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ ώστε να ενταχθούν οι αεροπορικές δραστηριότητες στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας	19

EL

⁽¹⁾ Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

III

(Προπαρασκευαστικές πράξεις)

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 11/2008

που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 28 Φεβρουαρίου 2008

για την έκδοση της οδηγίας 2008/.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., για ορισμένα θέματα διαμεσολάβησης σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις

(2008/C 122 E/01)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και, ιδίως, το άρθρο 61 στοιχείο γ), και το άρθρο 67 παράγραφος 5 δεύτερη περίπτωση,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης ⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Η Κοινότητα όρισε ως στόχο τη διατήρηση και την ανάπτυξη ενός χώρου ελευθερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης, εντός του οποίου εξασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων. Για τον σκοπό αυτό, η Κοινότητα πρέπει να θεσπίσει, μεταξύ άλλων, μέτρα στον τομέα της δικαστικής συνεργασίας σε αστικές υποθέσεις, τα οποία είναι αναγκαία για την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.
- (2) Η αρχή της πρόσβασης στη δικαιοσύνη είναι θεμελιώδης και, με στόχο τη διευκόλυνση καλύτερης πρόσβασης στη δικαιοσύνη, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Τάμπερε, της 15ης και 16ης Οκτωβρίου 1999, κάλεσε τα κράτη μέλη να δημιουργήσουν εναλλακτικές εξωδικαστικές διαδικασίες.
- (3) Τον Μάιο του 2000, το Συμβούλιο υιοθέτησε συμπεράσματα για τους εναλλακτικούς τρόπους επίλυσης των διαφορών στο αστικό και εμπορικό δίκαιο και δήλωσε ότι ο καθορισμός βασικών αρχών στον συγκεκριμένο τομέα αποτελεί ουσιαστικό στάδιο για να καταστεί δυνατή η

δέουσα επεξεργασία και λειτουργία εξωδικαστικών διαδικασιών για την επίλυση των διαφορών σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις, ώστε να απλουστευθεί και να βελτιωθεί η πρόσβαση στη δικαιοσύνη.

- (4) Τον Απρίλιο του 2002, η Επιτροπή παρουσίασε Πράσινη Βίβλο σχετικά με τους εναλλακτικούς τρόπους επίλυσης των διαφορών στο αστικό και εμπορικό δίκαιο, προβαίνοντας σε απολογισμό της τρέχουσας κατάστασης όσον αφορά τους εναλλακτικούς τρόπους επίλυσης των διαφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση και άρχισε ευρεία διαβούλευση με τα κράτη μέλη και τους ενδιαφερομένους σχετικά με ενδεχόμενα μέτρα προοριζόμενα να ενθαρρύνουν τη χρήση της διαμεσολάβησης.
- (5) Ο στόχος της διασφάλισης καλύτερης πρόσβασης στη δικαιοσύνη, ο οποίος αποτελεί μέρος της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη δημιουργία ενός χώρου ελευθερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης, θα πρέπει να περιλαμβάνει την πρόσβαση στις δικαστικές καθώς και τις εξωδικαστικές μεθόδους επίλυσης των διαφορών. Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να συμβάλει στην εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, κυρίως όσον αφορά την ύπαρξη διαθέσιμων υπηρεσιών διαμεσολάβησης.
- (6) Η διαμεσολάβηση μπορεί να προσφέρει οικονομικά αποδοτική και ταχεία εξωδικαστική επίλυση των διαφορών σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις μέσω διαδικασιών προσαρμοσμένων στις ανάγκες των διαδίκων. Οι συμφωνίες που επιτυγχάνονται μέσω διαμεσολάβησης προσφέρονται περισσότερο για εκούσια εκτέλεση και επιτρέπουν να διατηρηθεί φιλική και βιώσιμη σχέση μεταξύ των μερών. Τα προτερήματα αυτά είναι εντονότερα στις καταστάσεις που περιλαμβάνουν διασυνοριακά στοιχεία.
- (7) Προκειμένου να ενθαρρυνθεί περαιτέρω η χρήση της διαμεσολάβησης και να εξασφαλιστεί ότι οι διάδικοι που προσφεύγουν στη διαμεσολάβηση μπορούν να βασίζονται σε ένα προβλέψιμο νομικό πλαίσιο, είναι απαραίτητο να θεσπιστεί νομοθεσία-πλαίσιο, η οποία να καλύπτει ειδικότερα βασικές πτυχές της πολιτικής δικονομίας.

⁽¹⁾ ΕΕ C 286 της 17.11.2005, σ. 1.

⁽²⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 29ης Μαρτίου 2007 (ΕΕ C 27 E της 31.1.2008, σ. 129), και κοινή θέση του Συμβουλίου, της 28ης Φεβρουαρίου 2008 και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην ΕΕ).

- (8) Οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να εφαρμόζονται μόνο στη διαμεσολάβηση σε διασυννοριακές διαφορές, αλλά τα κράτη μέλη μπορούν κάλλιστα να εφαρμόζουν τις διατάξεις αυτές και σε εσωτερικές διαδικασίες διαμεσολάβησης.
- (9) Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να εμποδίζει με κανένα τρόπο τη χρήση σύγχρονων τεχνολογιών επικοινωνίας στη διαδικασία διαμεσολάβησης.
- (10) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να εφαρμόζεται στις διαδικασίες στις οποίες δύο ή περισσότερα μέρη μιας διασυννοριακής διαφοράς επιχειρούν εκουσίως να καταλήξουν σε φιλική συμφωνία σχετικά με την επίλυση της διαφοράς τους με τη βοήθεια διαμεσολαβητή. Θα πρέπει να εφαρμόζεται στις αστικές και εμπορικές υποθέσεις. Ωστόσο, δεν θα πρέπει να τυγχάνει εφαρμογής όσον αφορά δικαιώματα και υποχρεώσεις ως προς τα οποία τα μέρη δεν έχουν την ελευθερία να αποφασίζουν βάσει του οικείου εφαρμοστέου δικαίου. Τέτοια δικαιώματα και υποχρεώσεις αποτελούν ιδιαίτερα συχνό φαινόμενο στο οικογενειακό και το εργατικό δίκαιο.
- (11) Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται στις διαπραγματεύσεις προ της συνάψεως συμβάσεων ή τις οιονεί δικαστικές διαδικασίες, όπως ορισμένα δικαστικά συστήματα συμβιβασμού, καταγγελίες καταναλωτών, διαιτησία, αποφάσεις εμπειρογνομόνων και διαδικασίες στις οποίες πρόσωπα ή φορείς εκδίδουν τυπική σύσταση, δεσμευτική ή μη, όσον αφορά την επίλυση της διαφοράς.
- (12) Η παρούσα οδηγία ισχύει για τις περιπτώσεις κατά τις οποίες το δικαστήριο παραπέμπει τα μέρη σε διαμεσολάβηση ή η εθνική νομοθεσία προβλέπει διαμεσολάβηση. Επιπλέον, εφόσον ένας δικαστής μπορεί να ενεργεί ως διαμεσολαβητής κατά το εθνικό δίκαιο, η παρούσα οδηγία θα πρέπει επίσης να διέπει τη διαμεσολάβηση εκ μέρους δικαστή που δεν έχει επιληφθεί οιασδήποτε δικαστικής διαδικασίας σχετικής με τη διαφορά ή τις διαφορές. Δεν θα πρέπει, εντούτοις, να επεκτείνεται σε προσπάθειες που καταβάλλει το δικαστήριο ή ο δικαστής που έχει επιληφθεί της διευθέτησης διαφοράς, στο πλαίσιο δικαστικής διαδικασίας σχετικής με την εν λόγω διαφορά ή σε υποθέσεις στις οποίες το επιληφθέν δικαστήριο ή ο επιληφθείς δικαστής ζητεί τη συνδρομή ή τη γνωμοδότηση αρμοδίου προσώπου.
- (13) Η διαμεσολάβηση που προβλέπει η παρούσα οδηγία θα πρέπει να αποτελεί εκούσια διαδικασία υπό την έννοια ότι τα μέρη έχουν την ευθύνη της διαδικασίας και μπορούν να την οργανώσουν κατά την επιθυμία τους και να την ολοκληρώσουν οποιαδήποτε στιγμή. Ωστόσο, η εθνική νομοθεσία θα πρέπει να δίνει τη δυνατότητα στα δικαστήρια να ορίζουν προθεσμίες για τη διαδικασία διαμεσολάβησης. Επίσης, τα δικαστήρια έχουν τη δυνατότητα να εφιστούν την προσοχή των διαδίκων στη δυνατότητα διαμεσολάβησης, εφόσον είναι σκόπιμο.
- (14) Η οδηγία δεν θα πρέπει να θίγει τυχόν εθνική νομοθεσία η οποία καθιστά την προσφυγή στη διαμεσολάβηση υποχρεωτική ή τη συνδέει με κίνητρα ή κυρώσεις, εφόσον η εν λόγω νομοθεσία δεν εμποδίζει τα μέρη να ασκήσουν το δικαίωμα πρόσβασης στο δικαστικό σύστημα. Η οδηγία δεν θα πρέπει επίσης να θίγει τα υφιστάμενα αυτορυθμιζόμενα συστήματα διαμεσολάβησης, εφόσον αφορούν πτυχές οι οποίες δεν καλύπτονται από την οδηγία.
- (15) Για λόγους νομικής ασφάλειας η παρούσα οδηγία θα πρέπει να ορίζει ποια ημερομηνία θα πρέπει να καθορίζεται για να διαπιστώνεται αν μια διαφορά την οποία τα μέρη επιδιώκουν να επιλύσουν με τη διαμεσολάβηση είναι διασυννοριακή. Ελλείψει γραπτής συμφωνίας πρέπει να θεωρηθεί ότι τα μέρη συμφωνούν να προσφύγουν στη διαμεσολάβηση τη στιγμή κατά την οποία αναλαμβάνουν ειδική δράση για να αρχίσει η διαδικασία της διαμεσολάβησης.
- (16) Για να εξασφαλιστεί η απαραίτητη αμοιβαία εμπιστοσύνη σχετικά με την τήρηση του απορρήτου, με τις επιπτώσεις στις προθεσμίες παραγραφής και με τις αποσβεστικές προθεσμίες, καθώς και όσον αφορά την αναγνώριση και την εκτέλεση συμφωνιών που προκύπτουν από διαμεσολάβηση, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρύνουν, με κάθε μέσο που κρίνουν σκόπιμο, την κατάρτιση διαμεσολαβητών και την καθιέρωση αποτελεσματικών μηχανισμών ελέγχου της ποιότητας στην παροχή υπηρεσιών διαμεσολάβησης.
- (17) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ορίζουν τους μηχανισμούς αυτούς, οι οποίοι ενδέχεται να περιλαμβάνουν την προσφυγή σε λύσεις με βάση την αγορά, αλλά δεν θα πρέπει να αναμένεται να παράσχουν οιαδήποτε χρηματοδότηση εν προκειμένω. Οι μηχανισμοί θα πρέπει να φροντίζουν να διατηρούν την ευελιξία της διαδικασίας διαμεσολάβησης και την αυτονομία των μερών και να εξασφαλίζουν ότι η διαμεσολάβηση διεξάγεται με κατάλληλο αποτελεσματικό και αμερόληπτο τρόπο. Οι διαμεσολαβητές ενημερώνονται για την ύπαρξη του ευρωπαϊκού κώδικα δεοντολογίας για τους διαμεσολαβητές, ο οποίος θα πρέπει επίσης να διατίθεται και στο ευρύ κοινό μέσω του Διαδικτύου.
- (18) Στον τομέα της προστασίας του καταναλωτή, η Επιτροπή εξέδωσε σύσταση ⁽¹⁾ η οποία καθορίζει τα ελάχιστα κριτήρια ποιότητας τα οποία θα πρέπει να προσφέρουν στους χρήστες τους τα εξωδικαστικά όργανα που είναι επιφορτισμένα με τη συναινετική επίλυση καταναλωτικών διαφορών. Κάθε διαμεσολαβητής ή οργανισμός που καλύπτεται από την εν λόγω σύσταση ενθαρρύνεται να τηρεί τις αρχές της. Προκειμένου να διευκολυνθεί η διάδοση πληροφοριών σχετικά με αυτά τα όργανα, η Επιτροπή θα πρέπει να δημιουργήσει βάση δεδομένων των εξωδικαστικών συστημάτων τα οποία συμμορφώνονται, κατά τα κράτη μέλη, με τις αρχές της εν λόγω σύστασης.
- (19) Η διαμεσολάβηση δεν θα πρέπει να θεωρείται ως δευτερεύουσα λύση σε σχέση με τη δικαστική διαδικασία υπό την έννοια ότι η τήρηση των συμφωνιών που προκύπτουν από διαμεσολάβηση εξαρτάται από την καλή θέληση των μερών. Τα κράτη μέλη θα πρέπει επομένως να εξασφαλίζουν ότι τα μέρη έγγραφης συμφωνίας που προκύπτει από διαμεσολάβηση μπορούν να ζητούν την εκτέλεση του περιεχομένου της συμφωνίας. Τα κράτη μέλη μπορούν να αρνούνται την αναγνώριση της συμφωνίας ως εκτελεστής μόνον εφόσον το περιεχόμενό της αντιβαίνει στο εθνικό τους δίκαιο, συμπεριλαμβανομένου του διεθνούς ιδιωτικού τους δικαίου, ή

⁽¹⁾ Σύσταση της Επιτροπής, της 4ης Απριλίου 2001, σχετικά με τις αρχές που εφαρμόζονται στα εξωδικαστικά όργανα συναινετικής επίλυσης καταναλωτικών διαφορών (ΕΕ L 109 της 19.4.2001, σ. 56).

εφόσον δεν προβλέπεται στο εν λόγω δίκαιο η εκτελεστότητα του περιεχομένου της συγκεκριμένης συμφωνίας. Αυτό θα μπορούσε να συμβαίνει, αν η υποχρέωση που προβλέπεται στη συμφωνία δεν μπορεί να καταστεί εκτελεστή λόγω της φύσεώς της.

- (20) Το περιεχόμενο συμφωνίας που προκύπτει από διαμεσολάβηση η οποία κηρύσσεται εκτελεστή σε ένα κράτος μέλος θα πρέπει να αναγνωρίζεται και να θεωρείται εκτελεστό στα λοιπά κράτη μέλη σύμφωνα με την εφαρμοστέα κοινοτική νομοθεσία ή το εθνικό δίκαιο. Τούτο μπορεί, λόγω χάρη, να στηριχθεί στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 44/2001 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 2000, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις ⁽¹⁾ ή στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2201/2003 του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2003, για τη διεθνή δικαιοδοσία και την αναγνώριση και εκτέλεση αποφάσεων σε συζυγικές διαφορές και διαφορές γονικής μέριμνας ⁽²⁾.
- (21) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2201/2003 ορίζει συγκεκριμένα ότι οι συμφωνίες μεταξύ των μερών, προκειμένου να είναι εκτελεστές σε άλλο κράτος μέλος, πρέπει να είναι εκτελεστές στο κράτος μέλος στο οποίο συνήφθησαν. Ως εκ τούτου, η παρούσα οδηγία, εάν το περιεχόμενο συμφωνίας που προκύπτει από διαμεσολάβηση σε υπόθεση οικογενειακού δικαίου δεν είναι εκτελεστό στο κράτος μέλος στο οποίο συνήφθη η συμφωνία και στο οποίο ζητείται να κηρυχθεί εκτελεστή η συμφωνία, δεν θα πρέπει να ενθαρρύνει τα μέρη να παρακάμψουν το δίκαιο του εν λόγω κράτους μέλους επιδιώκοντας να κηρυχθεί η συμφωνία τους εκτελεστή σε άλλο κράτος μέλος.
- (22) Η παρούσα οδηγία δεν θίγει τους κανόνες των κρατών μελών σχετικά με την εκτέλεση συμφωνιών που προκύπτουν από διαμεσολάβηση.
- (23) Η εμπιστευτικότητα της διαδικασίας διαμεσολάβησης είναι σημαντική και η παρούσα οδηγία θα πρέπει, ως εκ τούτου, να προβλέπει ελάχιστο βαθμό συμβατότητας των κανόνων πολιτικής δικονομίας όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο προστατεύεται ο εμπιστευτικός χαρακτήρας της διαμεσολάβησης σε κάθε μεταγενέστερη αστική και εμπορική δίκη ή διαιτησία.
- (24) Προκειμένου να ενθαρρυνθούν τα μέρη να χρησιμοποιούν τη διαμεσολάβηση, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι οι κανόνες τους περί παραγραφής και αποσβεστικών προθεσμιών δεν εμποδίζουν τα μέρη να προσφεύγουν σε δικαστήριο ή διαιτησία σε περίπτωση αποτυχίας της προσπάθειάς τους για διαμεσολάβηση. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίζουν την επίτευξη του αποτελέσματος αυτού, ακόμη και αν η παρούσα οδηγία δεν εναρμονίζει τους εθνικούς κανόνες περί παραγραφής και αποσβεστικών προθεσμιών. Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να θίγει τις διατάξεις σχετικά με τις προθεσμίες παραγραφής και τις αποσβεστικές προθεσμίες που προβλέπουν διεθνείς συμφωνίες, λόγω χάρη στον τομέα των μεταφορών, όπως αυτές εφαρμόζονται στα κράτη μέλη.

- (25) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρύνουν την παροχή πληροφοριών στο ευρύ κοινό σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο δύνανται να έλθουν σε επαφή με τους διαμεσολαβητές ή τους οργανισμούς που παρέχουν υπηρεσίες διαμεσολάβησης. Θα πρέπει επίσης να ενθαρρύνουν τους ασκούντες νομικό επάγγελμα να ενημερώνουν τους πελάτες τους σχετικά με τη δυνατότητα διαμεσολάβησης.
- (26) Σύμφωνα με το σημείο 34 της διοργανικής συμφωνίας για τη βελτίωση της νομοθεσίας ⁽³⁾, τα κράτη μέλη παροτρύνονται να καταρτίζουν και να δημοσιοποιούν, προς ιδία χρήση και προς όφελος της Κοινότητας, τους δικούς τους πίνακες, οι οποίοι αποτυπώνουν στο μέτρο του δυνατού την αντιστοιχία της οδηγίας με τα μέτρα μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο.
- (27) Η παρούσα οδηγία αποσκοπεί στην προώθηση των θεμελιωδών δικαιωμάτων και λαμβάνει υπόψη τις αρχές που αναγνωρίζονται ιδίως από τον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- (28) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας είναι αδύνατον να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και μπορεί συνεπώς, λόγω των διαστάσεων ή των αποτελεσμάτων της προβλεπόμενης δράσης, να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει το αναγκαίο για την επίτευξη του στόχου της μέτρο.
- (29) Σύμφωνα με το άρθρο 3 του πρωτοκόλλου για τη θέση του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ιρλανδίας, που προσαρτάται στη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και στη Συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Ιρλανδία γνωστοποίησαν την επιθυμία τους να μετάσχουν στη θέσπιση και την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.
- (30) Σύμφωνα με τα άρθρα 1 και 2 του πρωτοκόλλου για τη θέση της Δανίας, που προσαρτάται στη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και στη Συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, η Δανία δεν συμμετέχει στη θέσπιση της οδηγίας και δεν δεσμεύεται από αυτήν ούτε υπόκειται στην εφαρμογή της.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Στόχος και πεδίο εφαρμογής

1. Στόχος της παρούσας οδηγίας είναι να διευκολύνει την πρόσβαση στην εναλλακτική επίλυση των διαφορών και να προαγάγει τον φιλικό διακανονισμό τους, ενθαρρύνοντας την προσφυγή στη διαμεσολάβηση και φροντίζοντας για τη δημιουργία ισόρροπης σχέσης μεταξύ της διαμεσολάβησης και των δικαστικών διαδικασιών.

⁽³⁾ ΕΕ C 321, 31.12.2003, σ. 1.

⁽¹⁾ ΕΕ L 12, 16.1.2001 σ. 1. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε την τελευταία φορά με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1791/2006 (ΕΕ L 363, 20.12.2006, σ. 1).

⁽²⁾ ΕΕ L 338, 23.12.2003, σ. 1. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2116/2004 (ΕΕ L 367, 14.12.2004, σ. 1).

2. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται σε περίπτωση διασυνοριακών διαφορών στις αστικές και εμπορικές υποθέσεις εκτός ορισμένων δικαιωμάτων και υποχρεώσεων για τα οποία τα μέρη δεν έχουν τη δυνατότητα να αποφασίζουν βάσει του εφαρμοστέου δικαίου. Δεν καλύπτει ιδίως φορολογικές, τελωνειακές ή διοικητικές υποθέσεις, ή την ευθύνη του κράτους λόγω πράξεων ή παραλείψεων κατά την άσκηση της κρατικής εξουσίας («*acta jure imperii*»).

3. Στην παρούσα οδηγία, με τον όρο «κράτος μέλος» νοούνται τα κράτη μέλη με εξαίρεση τη Δανία.

Άρθρο 2

Διασυνοριακές διαφορές

1. Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας ως διασυνοριακή διαφορά νοείται εκείνη κατά την οποία τουλάχιστον ένα από τα μέρη κατοικεί μόνιμως ή διαμένει συνήθως σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο οποιουδήποτε άλλου μέρους κατά την ημερομηνία κατά την οποία:

- α) τα μέρη συμφωνούν να προσφύγουν σε διαδικασία διαμεσολάβησης αφότου ανέκυψε η διαφορά·
- β) διετάχθη η διαμεσολάβηση από το δικαστήριο·
- γ) υφίσταται υποχρέωση διαμεσολάβησης δυνάμει του εθνικού δικαίου· ή
- δ) κληθούν τα μέρη για τους σκοπούς του άρθρου 5.

2. Ανεξαρτήτως της παραγράφου 1, για τους σκοπούς των άρθρων 7 και 8, ως διασυνοριακή διαφορά νοείται επίσης εκείνη για την οποία αρχίζουν δικαστικές διαδικασίες ή διαιτησία έπειτα από διαμεσολάβηση μεταξύ των μερών σε κράτος μέλος άλλο από εκείνο της μόνιμης κατοικίας ή συνήθους διαμονής των μερών κατά την προβλεπόμενη στην παράγραφο 1 στοιχεία α), β) ή γ) ημερομηνία.

3. Για τους σκοπούς των παραγράφων 1 και 2, η κατοικία προσδιορίζεται σύμφωνα με τα άρθρα 59 και 60 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 44/2001.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- α) ως «διαμεσολάβηση» νοείται διαρθρωμένη διαδικασία ανεξαρτήτως ονομασίας, στην οποία δύο ή περισσότερα μέρη μιας διαφοράς επιχειρούν εκουσίως να καταλήξουν σε συμφωνία σχετικά με την επίλυση της διαφοράς τους, με τη βοήθεια διαμεσολαβητή. Η διαδικασία αυτή μπορεί να κινηθεί με πρωτοβουλία των μερών, να προταθεί ή να διαταχθεί από δικαστήριο ή να προβλέπεται από το δικαιο κράτους μέλους.

Η έννοια αυτή περιλαμβάνει τη διαμεσολάβηση εκ μέρους δικαστή που δεν έχει επιληφθεί τυχόν δικαστικών διαδικασιών σχετικών με την εν λόγω διαφορά. Δεν περιλαμβάνει τις απόπειρες που γίνονται από το δικαστήριο ή τον δικαστή που

έχει επιληφθεί της υπόθεσης για την επίλυση διαφοράς κατά τη διάρκεια της σχετικής με την εν λόγω διαφορά δίκης.

- β) Ως «διαμεσολαβητής» νοείται οιοσδήποτε τρίτος από τον οποίο ζητείται να αναλάβει διαμεσολάβηση με κατάλληλο, αποτελεσματικό και αμερόληπτο τρόπο, ανεξαρτήτως της ονομασίας του ή του επαγγέλματός του στο αντίστοιχο κράτος μέλος και ανεξαρτήτως του τρόπου με τον οποίο ορίστηκε ή ανέλαβε να τελέσει την εν λόγω διαμεσολάβηση.

Άρθρο 4

Διασφάλιση της ποιότητας της διαμεσολάβησης

1. Τα κράτη μέλη ενθαρρύνουν, με όποια μέσα κρίνουν σκόπιμα, την εκπόνηση προαιρετικών κωδικών δεοντολογίας και την τήρησή τους εκ μέρους των διαμεσολαβητών και των οργανισμών που παρέχουν υπηρεσίες διαμεσολάβησης, καθώς και άλλων αποτελεσματικών μηχανισμών ελέγχου της ποιότητας σχετικά με την παροχή υπηρεσιών διαμεσολάβησης.

2. Τα κράτη μέλη προωθούν τη βασική και περαιτέρω εκπαίδευση διαμεσολαβητών, ώστε να εξασφαλίζεται ότι η διαμεσολάβηση διεξάγεται με κατάλληλο, αποτελεσματικό και αμερόληπτο τρόπο έναντι των μερών.

Άρθρο 5

Προσφυγή στη διαμεσολάβηση

1. Δικαστήριο επιλαμβανόμενο υπόθεσης δύναται, ανάλογα με την περίπτωση και λαμβάνοντας υπόψη όλες τις περιστάσεις της υπόθεσης, να καλέσει τα μέρη να προσφύγουν στη διαμεσολάβηση για να επιλύσουν τη διαφορά. Το δικαστήριο μπορεί, επίσης, να καλέσει τα μέρη να μετάσχουν σε ενημερωτική συνάντηση σχετικά με την προσφυγή στη διαμεσολάβηση, εφόσον πραγματοποιούνται τέτοιες συναντήσεις και είναι εύκολη η πρόσβασή τους.

2. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται υπό την επιφύλαξη τυχόν εθνικής νομοθεσίας η οποία καθιστά την προσφυγή στη διαμεσολάβηση υποχρεωτική ή τη συνδέει με κίνητρα ή κυρώσεις, ανεξάρτητα αν γίνεται πριν από ή μετά την έναρξη της δίκης, στον βαθμό που η νομοθεσία αυτή δεν εμποδίζει την εκ μέρους των μερών άσκηση του δικαιώματος πρόσβασης στο δικαστικό σύστημα.

Άρθρο 6

Εκτελεστικότητα των συμφωνιών που προκύπτουν από διαμεσολάβηση

1. Τα κράτη μέλη φροντίζουν ώστε τα μέρη, ή ένα εξ αυτών με τη ρητή συναίνεση των υπολοίπων, να έχουν τη δυνατότητα να ζητούν να καταστεί εκτελεστό το περιεχόμενο έγγραφης συμφωνίας που έχει προκύψει από διαμεσολάβηση. Το περιεχόμενο αυτής της συμφωνίας κηρύσσεται εκτελεστό εκτός εάν, στη συγκεκριμένη περίπτωση, είτε το περιεχόμενο της εν λόγω συμφωνίας αντιβαίνει στο δικαιο κράτους μέλους στο οποίο υποβάλλεται η σχετική αίτηση είτε το δικαιο του οικείου κράτους μέλους δεν προβλέπει την εκτελεστικότητά της.

2. Το περιεχόμενο της συμφωνίας μπορεί να κηρυχθεί εκτελεστό από δικαστήριο ή άλλη αρμόδια αρχή με δικαστική ή άλλη απόφαση, ή με δημόσιο έγγραφο σύμφωνα με το δικαίωμα του κράτους μέλους στο οποίο υποβάλλεται η αίτηση.

3. Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή τα δικαστήρια ή άλλες αρχές που είναι αρμόδιες να λαμβάνουν αιτήσεις σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2.

4. Το παρόν άρθρο δεν θίγει τους κανόνες που ισχύουν για την αναγνώριση και την εφαρμογή σε άλλο κράτος μέλος συμφωνίας η οποία έχει κηρυχθεί εκτελεστή σύμφωνα με την παράγραφο 1.

Άρθρο 7

Απόρρητο της διαμεσολάβησης

1. Δεδομένου ότι η διαμεσολάβηση θα πρέπει να διεξάγεται κατά τρόπο που να μην παραβιάζει το απόρρητο, τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε, εκτός εάν τα μέρη συμφωνήσουν άλλως, ούτε οι διαμεσολαβητές ούτε όσοι άλλοι εμπλέκονται διοικητικά στη διαδικασία διαμεσολάβησης να υποχρεώνονται να προσκομίσουν, σε αστικές και εμπορικές δίκες ή διαιτησίες, στοιχεία που προκύπτουν από διαδικασία διαμεσολάβησης ή έχουν σχέση με αυτήν, παρά μόνο:

- α) εφόσον τούτο είναι αναγκαίο για επιτακτικούς λόγους δημόσιας τάξης του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους, κυρίως για να εξασφαλιστεί η προστασία των πρωταρχικών συμφερόντων των παιδιών ή να αποφευχθεί ο κίνδυνος να θιγεί η σωματική ή ψυχολογική ακεραιότητα προσώπου· ή
- β) όταν η κοινολόγησή του περιεχομένου της συμφωνίας που προέκυψε από τη διαμεσολάβηση είναι απαραίτητη για την εφαρμογή ή την εκτέλεση αυτής της συμφωνίας.

2. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 δεν εμποδίζουν την εκ μέρους των κρατών μελών θέσπιση αυστηρότερων μέτρων για την προστασία του απόρρητου της διαμεσολάβησης.

Άρθρο 8

Αποτελέσματα της διαμεσολάβησης στην παραγραφή και τις αποσβεστικές προθεσμίες

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα μέρη που επιλέγουν να επιχειρήσουν τον διακανονισμό διαφοράς με διαμεσολάβηση, δεν κωλύονται στη συνέχεια να κινήσουν δικαστικές διαδικασίες ή διαιτησία σε σχέση με την εν λόγω διαφορά, λόγω παραγραφής ή λήξης αποσβεστικής προθεσμίας διαρκούς της διαδικασίας διαμεσολάβησης.

2. Η παράγραφος 1 δεν θίγει τις περί παραγραφής ή λήξης αποσβεστικής προθεσμίας διατάξεις των διεθνών συμφωνιών στις οποίες είναι συμβαλλόμενα τα κράτη μέλη.

Άρθρο 9

Ενημέρωση του κοινού

Τα κράτη μέλη ενθαρρύνουν, με κάθε πρόσφορο κατά την κρίση τους μέσο, την παροχή πληροφόρησης στο ευρύ κοινό σχετικά με τον τρόπο πρόσβασης σε διαμεσολαβητές και οργανισμούς παροχής υπηρεσιών διαμεσολάβησης, ιδίως στο Διαδίκτυο.

Άρθρο 10

Ενημέρωση σχετικά με τα αρμόδια δικαστήρια και αρχές

Η Επιτροπή δημοσιοποιεί, με όλα τα κατάλληλα μέσα, τις πληροφορίες σχετικά με τα αρμόδια δικαστήρια ή αρχές, τις οποίες κοινοποιούν τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 3.

Άρθρο 11

Επανεξέταση

Το αργότερο στις ... (*), η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, έκθεση ως προς την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Η έκθεση λαμβάνει υπόψη την εξέλιξη της διαμεσολάβησης σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση και τις επιπτώσεις της παρούσας οδηγίας στα κράτη μέλη. Η έκθεση αυτή συνοδεύεται, ενδεχομένως, από προτάσεις αναπροσαρμογής της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 12

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι απαραίτητες για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία πριν από τις ... (**), με εξαίρεση το άρθρο 10, για το οποίο ως προθεσμία συμμόρφωσης ορίζεται η ... (***) το αργότερο. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή.

Οι θεσπιζόμενες από τα κράτη μέλη ανωτέρω διατάξεις 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.

(*) Οκτώ έτη μετά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

(**) Τρία έτη μετά την έκδοση της παρούσας οδηγίας.

(***) 30 μήνες μετά την έκδοση της παρούσας οδηγίας.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στο πεδίο που καλύπτει η παρούσα οδηγία.

Άρθρο 14

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Άρθρο 13

...

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

...

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

...

ΣΚΕΠΤΙΚΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

1. Η Επιτροπή υπέβαλε την πρότασή της για οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για ορισμένα θέματα διαμεσολάβησης σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις στις 22 Οκτωβρίου 2004.
2. Στη σύνοδό του στην 1η και τις 2 Δεκεμβρίου 2005 το Συμβούλιο (Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων) σημείωσε κοινή συμφωνία στα πλαίσια της Επιτροπής για υποθέσεις αστικού δικαίου (ADR) ⁽¹⁾.
3. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε γνώμη σε πρώτη ανάγνωση για την πρόταση στις 29 Μαρτίου 2007 ⁽²⁾.
4. Η Επιτροπή Υποθέσεων Αστικού Δικαίου (ADR) εξέτασε τις τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στις 13 Απριλίου 2007. Με βάση την εξέταση αυτή ετοιμάσθηκε ενοποιημένη μορφή της πρότασης που συζητήθηκε στη συνέχεια σε ορισμένες συνεδριάσεις και επαναδιατυπώθηκε σε ορισμένα σημεία.
5. Στις 3 Οκτωβρίου 2007 η ΕΜΑ ενέκρινε συμβιβαστικό κείμενο ⁽³⁾ που προέκυψε από τις συζητήσεις στην Επιτροπή ως αφετηρία για τις διαπραγματεύσεις με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προκειμένου να επιτευχθεί συμφωνία σε δεύτερη ανάγνωση.
6. Κατά τις επακόλουθες επαφές με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο συμφωνήθηκαν ορισμένες τροπολογίες του συμβιβαστικού κειμένου. Στη σύνοδό του στις 8 και 9 Νοεμβρίου 2007 το Συμβούλιο (Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων) κατέληξε σε πολιτική συμφωνία για το νέο αυτό κείμενο ⁽⁴⁾. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επιβεβαίωσε με την ευκαιρία αυτή ότι μπορεί να αποδεχθεί το κείμενο.
7. Το Συμβούλιο ενέκρινε την κοινή του θέση ομόφωνα στις 28 Φεβρουαρίου 2008.

II. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ

8. Η κοινή θέση του Συμβουλίου αντιστοιχεί στο κείμενο της πολιτικής συμφωνίας του Νοεμβρίου 2007 το οποίο αντανakλούσε το αποτέλεσμα των διαπραγματεύσεων μεταξύ του Συμβουλίου, της Επιτροπής και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου μετά την έγκριση της γνώμης σε πρώτη ανάγνωση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

A. Τροπολογίες 1 έως 11 σχετικά με τις αιτιολογικές παραγράφους

9. Το Συμβούλιο επανέλαβε κατ' ουσία στο μέτρο του δυνατού τις τροπολογίες 1-11, αλλά πολλές από αυτές επαναδιατυπώθηκαν και εισήχθησαν σε διαφορετική σειρά, ούτως ώστε να αντανakλούν την τελική διατύπωση και δομή του σχεδίου οδηγίας.
10. Το Συμβούλιο δεν ενέκρινε την τροπολογία 2, αλλά διατήρησε στην αιτιολογική παράγραφο 18 αναφορά στη σύσταση της Επιτροπής που αναφέρεται στην τροπολογία. Η τροπολογία 4 αντανakλάται στην αιτιολογική παράγραφο 8, αλλά σε πιο συνοπτική μορφή. Η τελευταία πρόταση της τροπολογίας 6 έμεινε έξω, καθώς το Συμβούλιο διατήρησε το κείμενο του άρθρου 7α της κοινής συμφωνίας από τον Δεκέμβριο του 2005 (Άρθρο 8 της κοινής θέσης). Η τροπολογία 10 ενσωματώθηκε κατ' ουσία στην αιτιολογική παράγραφο 17, αλλά οι ειδικές αναφορές στις συστάσεις της Επιτροπής έμειναν έξω και το ίδιο ισχύει για τις αναφορές στη δημοσίευση του Ευρωπαϊκού Κώδικα Συμπεριφοράς για τους Διαμεσολαβητές.
11. Το Συμβούλιο εισήγαγε ορισμένες νέες αιτιολογικές παραγράφους προκειμένου να εξηγήσει περαιτέρω ορισμένες πτυχές του σχεδίου οδηγίας. Το Συμβούλιο ήθελε να αναγνωρίσει ότι θα χρησιμοποιούνται όλο και περισσότερο στο μέλλον οι νέες τεχνολογίες επικοινωνίας κατά τη διαδικασία διαμεσολάβησης και εισήγαγε για το λόγο αυτό την αιτιολογική παράγραφο 9 η οποία ασχολείται με την πτυχή αυτή. Το Συμβούλιο θέλησε επίσης να καταστήσει σαφές ότι το σχέδιο οδηγίας δεν θέτει κανόνες για τον έλεγχο εφαρμογής και ότι οι κανόνες περί εφαρμογής που υπάρχουν σήμερα στα κράτη μέλη παραμένουν συνεπώς ως έχουν (αιτιολογική παράγραφος 22). Τέλος, προκειμένου να συμμορφώνεται προς τη Διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση της νομοθετικής διαδικασίας, το Συμβούλιο εισήγαγε την αιτιολογική παράγραφο 26 με την οποία ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να καταρτίζουν πίνακες αντιστοιχίας κατά την εφαρμογή της οδηγίας.

⁽¹⁾ 15043/05 JUSTCIV 217 CODEC 1102.

⁽²⁾ 8117/1/07 REV 1 CODEC 312 JUSTCIV 76.

⁽³⁾ 13290/07 JUSTCIV 243 CODEC 1000.

⁽⁴⁾ 14316/07 JUSTCIV 278 CODEC 1130.

B. Τροπολογίες 12 έως 34 σχετικές με τα άρθρα

12. Το Συμβούλιο δέχθηκε τις τροπολογίες 12, 13 και 14 για το άρθρο 1, οι οποίες αντανakλούσαν σε μεγάλο βαθμό το κείμενο της κοινής συμφωνίας από το Δεκέμβριο του 2005. Η προτεινόμενη διαγραφή μέρους της πρώτης πρότασης της παραγράφου 2 δεν έγινε ωστόσο αποδεκτή, αλλά η εξαίρεση διατυπώθηκε με διαφορετικό τρόπο και το κείμενο της κοινής θέσης έχει τώρα ως εξής: «εκτός όσον αφορά δικαιώματα και υποχρεώσεις για τα οποία τα μέρη δεν έχουν τη δυνατότητα να αποφασίζουν βάσει του εφαρμοστέου δικαίου». Επιπλέον, στην αιτιολογική παράγραφο 10 διασαφηνίζεται η διάταξη αυτή.
13. Το Συμβούλιο ενσωμάτωσε την ουσία της τροπολογίας 15 όσον αφορά ένα νέο άρθρο για την διασυνοριακή φύση της οδηγίας, αλλά επαναδιατύπωσε σε κάποιο βαθμό τη διάταξη. Εισήγαγε επίσης μία νέα αιτιολογική παράγραφο (αιτιολογική παράγραφος 15) για να διασαφηνίσει περαιτέρω την παράγραφο 1.
14. Οι τροπολογίες 16 και 17 αντανakώνται στο κείμενο του παρόντος άρθρου 3. Το Συμβούλιο δέχτηκε να αναφέρει ρητά στο κείμενο ότι η διαδικασία διαμεσολάβησης έχει εθελοντικό χαρακτήρα και το τόνισε επίσης αυτό στην παράγραφο 13. Συνεπώς το Συμβούλιο θεώρησε περιττό να εισαγάγει νέα παράγραφο για την πτυχή αυτή όπως πρότεινε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στην τροπολογία 21. Όσο για το κείμενο της υποπαραγράφου β) του παρόντος άρθρου 3, το Συμβούλιο αποφάσισε να διατηρήσει το κείμενο της κοινής συμφωνίας από το Δεκέμβριο του 2005 θεωρώντας ότι το κείμενο αυτό καθιστά επαρκώς σαφείς ποιες απαιτήσεις πρέπει να πληροί ο διαμεσολαβητής κατά την διενέργεια της διαμεσολάβησης.
15. Το Συμβούλιο ενσωμάτωσε την τροπολογία 18 στο άρθρο 4 της κοινής θέσης με την εξαίρεση της προτεινόμενης παραγράφου 3 την οποία δεν μπόρεσε να δεχτεί το Συμβούλιο.
16. Οι τροπολογίες 19 έως 20 σχετικά με το άρθρο 3 (το άρθρο 5 της κοινής θέσης) οι οποίες αντιστοιχούσαν στο κείμενο της κοινής συμφωνίας από το Δεκέμβριο του 2005 έγιναν πλήρως αποδεκτές. Το ίδιο ισχύει και για τις τροπολογίες 22 έως 27 οι οποίες αφορούσαν τη διαγραφή διατάξεων.
17. Οι τροπολογίες 23 έως 26 που αφορούν το άρθρο 5 (το άρθρο 6 της κοινής θέσης) έγιναν αποδεκτές από το Συμβούλιο με μια ελαφρά αναδιατύπωση της παραγράφου 1 ούτως ώστε να γίνει το κείμενο σαφέστερο.
18. Όσο για την τροπολογία 28 το Συμβούλιο δέχτηκε το ουσιαστικό μέρος το οποίο αντανakάται στο κείμενο του άρθρου 7 της κοινής θέσης. Το Συμβούλιο αποφάσισε ωστόσο να διατηρήσει τη διάταξη όπως διατυπώθηκε στην κοινή συμφωνία από το Δεκέμβριο του 2005. Αυτό σημαίνει ότι το Συμβούλιο δεν δέχθηκε ότι θα ήταν αδύνατο για τα μέρη σε διαμεσολάβηση να αποκαλύψουν πληροφορίες σχετικές με τη διαδικασία διαμεσολάβησης και ότι η απαγόρευση αποκάλυψης θα πρέπει να καλύπτει επίσης την αποκάλυψη σε τρίτα μέρη. Διατηρώντας το κείμενο της κοινής συμφωνίας το Συμβούλιο αποφάσισε επίσης να μην υποβάλει τα κράτη μέλη στην υποχρέωση να εξασφαλίζουν ότι δεν θα έχουν καν το δικαίωμα να καταθέτουν ως μάρτυρες όσοι ενέχονται σε διαδικασία διαμεσολάβησης.
19. Το Συμβούλιο δεν μπόρεσε να δεχτεί την τροπολογία 29 η οποία κατά τη γνώμη του περιείχε διατάξεις που ήταν υπερβολικά λεπτομερείς για μία οδηγία. Διατήρησε συνεπώς στο άρθρο 8 της κοινής θέσης το κείμενο της κοινής συμφωνίας από το Δεκέμβριο του 2005. Προκειμένου να τονίσει ωστόσο τη σημασία αυτής της διάταξης και να ανταποκριθεί στις ανησυχίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου το Συμβούλιο εισήγαγε νέα αιτιολογική παράγραφο (αιτιολογική παράγραφος 24) η οποία καθιστά σαφές ότι τα κράτη μέλη υποβάλλονται από την οδηγία στην υποχρέωση επίτευξης αποτελέσματος. Η τροπολογία 30 όσον αφορά την παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου έγινε αποδεκτή από το Συμβούλιο, αλλά το τελευταίο μέρος της διάταξης δεν κρίθηκε αναγκαίο και έμεινε έτσι έξω από το τελικό κείμενο.
20. Το Συμβούλιο δέχτηκε την τροπολογία 31 η οποία αντανakάται στο νέο άρθρο 9 της κοινής θέσης και στην αντίστοιχη αιτιολογική παράγραφο (αιτιολογική παράγραφος 25).
21. Η τροπολογία 32 απορρίφθηκε από το Συμβούλιο διότι θα ήταν αδύνατο να δημοσιευθεί ο Ευρωπαϊκός Κώδικας Συμπεριφοράς για τους Διαμεσολαβητές στην Επίσημη Εφημερίδα δεδομένου ότι ο Κώδικας Συμπεριφοράς δεν είναι κείμενο που εκδίδεται επίσημα. Όπως αναφέρεται ωστόσο στην παράγραφο 0 το Συμβούλιο εισήγαγε αναφορά στον Κώδικα Συμπεριφοράς στην αιτιολογική παράγραφο 17.

22. Η τροπολογία 33 η οποία περιέχει ρήτρα αναθεώρησης έγινε κατ' ουσία αποδεκτή από το Συμβούλιο, και μία τέτοια διάταξη περιέχεται τώρα στο άρθρο 11 της κοινής θέσης, με διαφορετική όμως διατύπωση. Το Συμβούλιο δεν μπόρεσε να δεχτεί το τελευταίο μέρος της προτεινόμενης ρήτρας αναθεώρησης όσον αφορά την εναρμόνιση του περιόδων περιορισμού και παραγραφής, όπως δεν μπόρεσε να δεχτεί την τροπολογία 29 όσον αφορά το άρθρο με το ίδιο θέμα. Αυτή η συγκεκριμένη διάταξη ήταν μέρος των διαπραγματεύσεων με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το σημερινό κείμενο έχει συνεπώς ήδη συμφωνηθεί.
23. Το Συμβούλιο δεν μπόρεσε να δεχτεί την τροπολογία 34 καθώς η προτεινόμενη εφαρμογή μέσω εθελοντικών συμφωνιών θα μπορούσε να είναι αδύνατη για νομικούς λόγους. Προκειμένου να γίνει ωστόσο σαφές ότι μπορούν να διατηρηθούν τα υπάρχοντα αυτορυθμιζόμενα συστήματα διαμεσολάβησης εφόσον ασχολούνται με πτυχές που δεν καλύπτονται από την οδηγία, εισήχθηκε προς το σκοπό αυτό μία πρόταση στην αιτιολογική παράγραφο 14. Όσο για τις ημερομηνίες για συμμόρφωση με την οδηγία που προτείνονται στην τροπολογία 34 το Συμβούλιο έθεσε διαφορετικές ημερομηνίες. Τα κράτη μέλη θα έχουν τώρα 36 μήνες από την ημερομηνία έκδοσης για να συμμορφωθούν με την οδηγία, αλλά πρέπει να κοινοποιηθούν εντός 30 μηνών στην Επιτροπή πληροφορίες για το αρμόδιο δικαστήριο ή τις αρχές.

III. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

24. Το Συμβούλιο θεωρεί την κοινή του θέση ένα σωστά ισορροπημένο κείμενο το οποίο αντανάκλα πιστά τη συμφωνία στην οποία κατέληξε μετά από διαπραγματεύσεις με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τον Οκτώβριο του 2007.
-

ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 12/2008

που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 3 Μαρτίου 2008

για την έκδοση της οδηγίας 2008/.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2004/49/ΕΚ για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων (οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2008/C 122 E/02)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 71 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,

αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης ⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Για τη συνέχιση των προσπαθειών που αποβλέπουν στη δημιουργία ενιαίας αγοράς υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν την οδηγία 2004/49/ΕΚ ⁽³⁾ με την οποία συγκροτείται κοινό κανονιστικό πλαίσιο για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.
- (2) Αρχικά, οι διαδικασίες έγκρισης για τη θέση σε λειτουργία σιδηροδρομικών οχημάτων ρυθμιζόνταν από την οδηγία 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας ⁽⁴⁾ και την οδηγία 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Μαρτίου 2001, για τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος ⁽⁵⁾ για τα νέα ή αναβαθμισμένα μέρη του κοινοτικού συστήματος σιδηροδρόμων, και την οδηγία 2004/49/ΕΚ για τα ήδη χρησιμοποιούμενα οχήματα. Σύμφωνα με τις διατάξεις για τη βελτίωση της νομοθεσίας και για την απλούστευση και τον εκσυγχρονισμό της κοινοτικής νομοθεσίας, όλες οι διατάξεις σχετικά με τις εγκρίσεις

για τη θέση σε λειτουργία σιδηροδρομικών οχημάτων θα πρέπει να ενσωματωθούν σε ενιαίο νομοθέτημα. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να διαγραφεί το σημερινό άρθρο 14 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ και να περιληφθεί νέα διάταξη σχετικά με την έγκριση θέσης σε λειτουργία ήδη χρησιμοποιούμενων σιδηροδρομικών οχημάτων στην οδηγία 2008/.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος ⁽⁶⁾ («οδηγία για τη διαλειτουργικότητα») που αντικατέστησε τις οδηγίες 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ.

- (3) Η έναρξη ισχύος, την 1η Ιουλίου 2006, της Σύμβασης του 1999 για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) είχε ως αποτέλεσμα νέους κανόνες για τα συμβόλαια χρήσης οχημάτων. Σύμφωνα με το προσάρτημα CUV (Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic — Ενιαίοι κανόνες για συμβάσεις χρήσης οχημάτων στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία) της σύμβασης αυτής, οι κάτοχοι δεν είναι πλέον υποχρεωμένοι να τηρούν μητρώο για τα βαγόνια τους σε σιδηροδρομική επιχείρηση. Η παλαιά συμφωνία RIV (Regolamento Internazionale Veicoli — Διεθνής κανονισμός για τα οχήματα) μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων έπαυσε να ισχύει και αντικαταστάθηκε εν μέρει από τη νέα ιδιωτική και εκούσια σύμβαση GCU (General Contract of Use for Wagons — Γενική Σύμβαση Χρήσης Αμαξιών) μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και κατόχων, σύμφωνα με την οποία οι κάτοχοι είναι υπεύθυνοι για τη συντήρηση των βαγονιών τους. Για να αντικατοπτρίζονται οι αλλαγές αυτές και να καταστεί ευκολότερη η εφαρμογή της οδηγίας 2004/49 για τα πιστοποιητικά ασφάλειας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, θα πρέπει να καθορισθούν η έννοια του «κατόχου» και η έννοια του «υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα» καθώς και τα χαρακτηριστικά της σχέσης μεταξύ των φορέων αυτών και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

- (4) Ο ορισμός του «κατόχου» θα πρέπει να πλησιάζει όσον τον δυνατόν τον ορισμό που χρησιμοποιείται στη σύμβαση COTIF του 1999. Πολλοί φορείς μπορούν να προσδιοριστούν ως κάτοχοι οχήματος: π.χ. ο ιδιοκτήτης, η εταιρεία για τη δημιουργία επιχειρήσεων από στόλο βαγονιών, η εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης οχημάτων σε σιδηροδρομική επιχείρηση, η σιδηροδρομική επιχείρηση, ο διαχειριστής υποδομής για τη συντήρηση των οικείων υποδομών, κλπ. Οι φορείς αυτοί ελέγχουν το όχημα προκειμένου να χρησιμοποιηθεί ως μέσο μεταφοράς από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής. Για την αποφυγή κάθε αμφιβολίας, ο κάτοχος θα πρέπει να καταχωρισθεί σαφώς στο Εθνικό Μητρώο Οχημάτων (EMO) του άρθρου 33 της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα.

⁽¹⁾ EE C 256, 27.10.2007, σ. 39.

⁽²⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 29ης Νοεμβρίου 2007 ... (δεν δημοσιεύθηκε ακόμα στην ΕΕ) κοινή θέση του Συμβουλίου, της 3ης Μαρτίου 2004 και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν δημοσιεύθηκε ακόμα στην ΕΕ).

⁽³⁾ Οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας (EE L 164, 30.4.2004, σ. 44). Διορθωτικό στην EE L 220, 21.6.2004, σ. 16.

⁽⁴⁾ EE L 235, 17.9.1996, σ. 6. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2007/32/ΕΚ της Επιτροπής (EE L 141, 2.6.2007, σ. 63).

⁽⁵⁾ EE L 110, 20.4.2001, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2007/32/ΕΚ της Επιτροπής.

⁽⁶⁾ EE L ...

- (5) Πριν τεθεί σε λειτουργία όχημα ή χρησιμοποιηθεί στο δίκτυο, ο υπεύθυνος για τη συντήρησή του φορέας θα πρέπει να επισημαίνεται στο ΕΜΟ. Ο κάτοχος και ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας μπορεί να είναι το ίδιο πρόσωπο ή οργανισμός. Ωστόσο, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όπως, για παράδειγμα, σε οχήματα που τίθενται σε λειτουργία για πρώτη φορά σε τρίτη χώρα, σε οχήματα που ρυμουλκούνται με σκοπό να τεθούν σε λειτουργία σε άλλη θέση του δικτύου ή να αναλάβουν ειδικές υπηρεσίες μεταφορών, δεν είναι δυνατόν ή είναι άτοπο να καθοριστεί ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας. Σε τέτοιες εξαιρετικές περιπτώσεις, η σχετική εθνική αρχή ασφαλείας θα πρέπει να μπορεί να αποδέχεται οχήματα στο δίκτυο για το οποίο είναι αρμόδια χωρίς να έχει αποδοθεί στα οχήματα υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας.
- (6) Εφόσον ο εν λόγω υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας είναι σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής, το οικείο σύστημα διαχείρισης της ασφαλείας περιλαμβάνει το σύστημα συντήρησης και για κανένα από τα συστήματα αυτά δεν απαιτείται περαιτέρω πιστοποίηση. Αν ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας δεν είναι σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής, τότε μπορεί να πιστοποιείται σύμφωνα με σύστημα που θα αναπτυχθεί από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων και θα εγκριθεί από την Επιτροπή. Το πιστοποιητικό που θα εκδοθεί για τον φορέα αυτό θα εγγυάται ότι πληρούνται οι απαιτήσεις συντήρησης της παρούσας οδηγίας για οποιοδήποτε όχημα είναι υπεύθυνος. Το πιστοποιητικό θα πρέπει να ισχύει στο σύνολο της Κοινότητας.
- (7) Οι απαιτήσεις συντήρησης αναπτύσσονται στο πλαίσιο της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα, ιδίως ως μέρους των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) του τροχαίου υλικού. Ως αποτέλεσμα της έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας, πρέπει να διασφαλιστεί συνοχή μεταξύ των εν λόγω ΤΠΔ και των απαιτήσεων πιστοποίησης για τον υπεύθυνο για τη συντήρηση φορέα που θα εγκριθούν από την Επιτροπή. Η Επιτροπή θα το επιτύχει με τροποποίηση, κατά περίπτωση, των σχετικών ΤΠΔ χρησιμοποιώντας τη διαδικασία που προβλέπει η οδηγία για τη διαλειτουργικότητα.
- (8) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η περαιτέρω ανάπτυξη και βελτίωση της ασφαλείας των κοινωτικών σιδηροδρόμων, δεν είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και συνεπώς, λόγω του μεγέθους της δράσης, μπορεί να πραγματοποιηθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα είναι δυνατόν να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη του εν λόγω στόχου.
- (9) Τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή της οδηγίας 2004/49/ΕΚ θεσπίζονται σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, περί καθορισμού των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή ⁽¹⁾.
- (10) Η Επιτροπή θα πρέπει ιδίως να εξουσιοδοτηθεί να αναθεωρεί και να προσαρμόζει παραρτήματα της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, να θεσπίζει και να αναθεωρεί κοινές μεθόδους και κοινούς στόχους ασφαλείας καθώς και να θεσπίσει σύστημα πιστοποίησης όσον αφορά τη συντήρηση. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβελείας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιαστών στοιχείων της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, μεταξύ άλλων με τη συμπλήρωσή της διά νέων μη ουσιαστών στοιχείων, πρέπει να θεσπίζονται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο του άρθρου 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.
- (11) Κράτη μέλη που δεν διαθέτουν σιδηροδρομικό δίκτυο και δεν προτίθενται να αποκτήσουν στο άμεσο μέλλον, θα υποβάλλοντο σε δυσανάλογη και περιττή υποχρέωση εάν όφειλαν να μεταφέρουν στο εθνικό τους δίκαιο και να εφαρμόσουν την παρούσα οδηγία. Επομένως, τα κράτη μέλη αυτά θα πρέπει να εξαιρεθούν, για όσο διάστημα δεν διαθέτουν σιδηροδρομικό δίκτυο, από την υποχρέωση να μεταφέρουν στο εθνικό τους δίκτυο και να εφαρμόσουν την παρούσα οδηγία.
- (12) Σύμφωνα με το σημείο 34 της διοργανικής συμφωνίας για τη βελτίωση της νομοθεσίας ⁽²⁾, τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να συντάσσουν και να δημοσιοποιούν, προς ίδιο όφελος και προς το συμφέρον της Κοινότητας, τους δικούς τους πίνακες, στους οποίους θα παρουσιάζεται, όσο το δυνατόν περισσότερο, ο συσχετισμός μεταξύ της παρούσας οδηγίας και των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο.
- (13) Η οδηγία 2004/49/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις

Η οδηγία 2004/49/ΕΚ τροποποιείται κατά τα εξής:

1. Στο άρθρο 3 προστίθενται οι εξής ορισμοί:

«ιβ) “κάτοχος”: το πρόσωπο ή ο φορέας ο οποίος, όντας ιδιοκτήτης ή νομέας οχήματος, το εκμεταλλεύεται ως μέσο μεταφοράς καταχωρισμένο στο Εθνικό Μητρώο Οχημάτων (ΕΜΟ) του άρθρου 33 της οδηγίας 2008/.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος (*) (“οδηγία για τη διαλειτουργικότητα”),

κ) “υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας”: ο υπεύθυνος για τη συντήρηση του οχήματος φορέας που έχει καταχωριστεί με την ιδιότητα αυτή στο ΕΜΟ,

⁽¹⁾ ΕΕ L 184, 17.7.1999, σ. 23. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση αριθ. 2006/512/ΕΚ (ΕΕ L 200, 22.7.2006, σ. 11).

⁽²⁾ ΕΕ C 321, 31.12.2003, σ. 1.

κα) «όχημα»: σιδηροδρομικό όχημα κινούμενο με δικούς του τροχούς επί σιδηροδρομικών γραμμών, με ή χωρίς έλξη. Το σιδηροδρομικό όχημα αποτελείται από ένα ή περισσότερα δομικά και λειτουργικά υποσυστήματα ή μέρη των υποσυστημάτων αυτών.

(*) EE L ...».

2. Στο άρθρο 4, παράγραφος 4, ο όρος «συντηρητής συρμών» αντικαθίσταται από τον όρο «συντηρητής».

3. Το άρθρο 5, παράγραφος 2, αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Πριν από τις 30 Απριλίου 2009, το Παράρτημα I αναθεωρείται, ιδίως για να συμπεριλάβει τους κοινούς ορισμούς των ΚΔΑ και τις κοινές μεθόδους υπολογισμού του κόστους ατυχημάτων. Το μέτρο αυτό, που αποσκοπεί στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, θεσπίζεται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 27, παράγραφος 2α.»

4. Το άρθρο 6 τροποποιείται ως εξής:

α) Η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«1. Πριν από τις 30 Απριλίου 2008, η Επιτροπή θεσπίζει την πρώτη σειρά ΚΜΑ που καλύπτει τουλάχιστον τις μεθόδους που περιγράφονται στην παράγραφο 3, σημείο α). Δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Πριν από τις 30 Απριλίου 2010, η Επιτροπή θεσπίζει δεύτερη σειρά ΚΜΑ που καλύπτει τις λοιπές μεθόδους που περιγράφονται στην παράγραφο 3. Δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Τα μέτρα αυτά, που αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας διά συμπληρώσεώς της, θεσπίζονται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 27, παράγραφος 2α.»

β) Η παράγραφος 3, στοιχείο γ), αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«γ) εφόσον δεν διέπονται από ΤΠΔ, τις μεθόδους που χρησιμοποιούνται για να ελέγχεται εάν τα διαρθρωτικά υποσυστήματα των σιδηροδρομικού συστήματος λειτουργούν και συντηρούνται σύμφωνα με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις.»

γ) Η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«4. Οι ΚΜΑ αναθεωρούνται τακτικά, λαμβάνοντας υπόψη την εμπειρία από την εφαρμογή της καθώς και τη συνολική εξέλιξη της ασφάλειας των σιδηροδρόμων και τις υποχρεώσεις των κρατών μελών κατά το άρθρο 4, παράγραφος 1. Το μέτρο αυτό, που αποσκοπεί στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, μεταξύ άλλων διά συμπληρώσεώς της, θεσπίζεται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 27, παράγραφος 2α.»

5. Το άρθρο 7 τροποποιείται ως εξής:

α) Στην παράγραφο 3, το πρώτο και το δεύτερο εδάφιο αντικαθίστανται από τα εξής:

«Η πρώτη σειρά σχεδίων ΚΣΑ βασίζεται σε εξέταση των υφισταμένων στόχων και επιδόσεων ασφαλείας στα κράτη μέλη και εξασφαλίζει ότι δεν μειώνονται οι σημερινές επιδόσεις στον τομέα της ασφάλειας του σιδηροδρομικού συστήματος σε κανένα κράτος μέλος. Θεσπίζονται από την Επιτροπή πριν από τις 30 Απριλίου 2009 και δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Το μέτρο αυτό, που αποσκοπεί στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, μεταξύ άλλων διά συμπληρώσεώς της, θεσπίζεται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 27, παράγραφος 2α.

Η δεύτερη σειρά σχεδίων ΚΣΑ βασίζεται στην κτηθείσα εμπειρία από την πρώτη σειρά σχεδίων ΚΣΑ και την εφαρμογή τους. Αντικατοπτρίζουν όλους τους τομείς προτεραιότητας στους οποίους πρέπει να ενισχυθεί η ασφάλεια. Θεσπίζονται από την Επιτροπή πριν από τις 30 Απριλίου 2011 και δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Το μέτρο αυτό, που αποσκοπεί στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, μεταξύ άλλων διά συμπληρώσεώς της, θεσπίζεται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 27 παράγραφος 2α.»

β) Η παράγραφος 5 αντικαθίσταται ως εξής:

«5. Οι ΚΣΑ αναθεωρούνται τακτικά, λαμβάνοντας υπόψη τη συνολική εξέλιξη της ασφάλειας των σιδηροδρόμων. Το μέτρο αυτό, που αποσκοπεί στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, μεταξύ άλλων διά συμπληρώσεώς της, θεσπίζεται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 27, παράγραφος 2α.»

6. Το άρθρο 10 τροποποιείται ως εξής:

α) Στην παράγραφο 1, το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«Το πιστοποιητικό ασφαλείας αποδεικνύει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση έχει θεσπίσει το σύστημά της για διαχείριση της ασφάλειας και είναι σε θέση να πληροί τις απαιτήσεις των ΤΠΔ και άλλης σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας, καθώς και των εθνικών κανόνων ασφαλείας, προκειμένου να ελέγχει επιτυχώς τους κινδύνους και να παρέχει με ασφάλεια υπηρεσίες μεταφοράς στο δίκτυο.»

β) Η παράγραφος 2, στοιχείο β), αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«β) πιστοποίηση που επιβεβαιώνει την αποδοχή μέτρων που λαμβάνει η σιδηροδρομική επιχείρηση προκειμένου να ανταποκρίνεται στις ιδιαίτερες απαιτήσεις που επιβάλλει η ασφαλής εκμετάλλευση του σχετικού δικτύου. Οι απαιτήσεις μπορεί να περιλαμβάνουν εφαρμογή των ΤΠΔ και των εθνικών κανόνων ασφαλείας, περιλαμβανομένων των κανόνων επιχειρησιακής λειτουργίας του δικτύου, την αποδοχή πιστοποιητικών προσωπικού και την άδεια θέσης σε λειτουργία των οχημάτων που χρησιμοποιούν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Η πιστοποίηση βασίζεται στην τεκμηρίωση που υποβάλλει η σιδηροδρομική επιχείρηση όπως περιγράφεται στο Παράρτημα IV.»

7. Το άρθρο 14 αντικαθίσταται με το εξής:

«Άρθρο 14

Συντήρηση οχημάτων

1. Κάθε όχημα, πριν τεθεί σε λειτουργία ή χρησιμοποιηθεί στο δίκτυο έχει φορέα που είναι υπεύθυνος για τη συντήρησή του. Ο φορέας αυτός καταχωρείται στο ΕΜΟ σύμφωνα με το άρθρο 33 της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα

2. Οι σχετικές εθνικές αρχές ασφάλειας μπορεί να αποφασίζουν, σε εξαιρετικές περιπτώσεις και στο πλαίσιο των οικείων δικτύων, παρεκκλίσεις από την υποχρέωση κατά την παράγραφο 1.

3. Με την επιφύλαξη της ευθύνης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής κατά το άρθρο 4, ο αρμόδιος για τη συντήρηση φορέας εξασφαλίζει, μέσω συστήματος συντήρησης, ότι τα οχήματα βρίσκονται σε ασφαλή κατάσταση κυκλοφορίας.

4. Εφόσον ο αρμόδιος για τη συντήρηση φορέας είναι σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής το σύστημα στο οποίο αναφέρεται η παράγραφος 3 του παρόντος άρθρου θεσπίζεται διά του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας του άρθρου 9.

5. Αν ο υπεύθυνος για τη συντήρηση φορέας δεν είναι σιδηροδρομική επιχείρηση ή διαχειριστής υποδομής, μπορεί να πιστοποιείται σύμφωνα με την παράγραφο 6.

6. Με βάση σύσταση του Οργανισμού, η Επιτροπή, το αργότερο στις ... (*), θεσπίζει μέτρο για την απόδοση πιστοποιητικού στο φορέα που είναι υπεύθυνος για τη συντήρηση όσον αφορά το οικείο σύστημα συντήρησης. Το μέτρο αυτό, που αποσκοπεί στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας διά συμπληρώσεώς της, θεσπίζεται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 27, παράγραφος 2α. Το μέτρο περιλαμβάνει τις απαιτήσεις για την πιστοποίηση του υπεύθυνου για τη συντήρηση φορέα με βάση την έγκριση του οικείου συστήματος συντήρησης, της μορφής και ισχύος του πιστοποιητικού και τον οργανισμό ή οργανισμούς που είναι υπεύθυνοι για την έκδοσή του, καθώς και τους αναγκαίους ελέγχους για τη λειτουργία του συστήματος πιστοποίησης.

7. Τα πιστοποιητικά που χορηγούνται σύμφωνα με την παράγραφο 6 επιβεβαιώνουν τη συμβατότητα με τις απαιτήσεις της παραγράφου 3 και ισχύουν στο σύνολο της Κοινότητας. Αν ο αρμόδιος για τη συντήρηση φορέας δεν έχει πιστοποιηθεί, η σιδηροδρομική επιχείρηση ή ο διαχειριστής υποδομής διασφαλίζουν, μέσω του οικείου συστήματος διαχείρισης κατά το άρθρο 9, ότι όλες οι σχετικές διαδικασίες συντήρησης εφαρμόζονται δεόντως.»

8) Το άρθρο 16, παράγραφος 2, τροποποιείται ως εξής:

α) Το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το εξής:

«α) έγκριση της θέσης σε λειτουργία των διαρθρωτικών υποσυστημάτων που αποτελούν το σιδηροδρομικό σύστημα, σύμφωνα με το άρθρο 15 της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα και εξακρίβωση ότι αυτά τα υποσυστήματα λειτουργούν και συντηρούνται σύμφωνα με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις»,

β) Το στοιχείο β) διαγράφεται,

γ) Το στοιχείο ζ) αντικαθίσταται από το εξής:

«ζ) διασφάλιση ότι τα οχήματα είναι δεόντως καταχωρισμένα στο ΕΜΟ και ότι οι πληροφορίες για την ασφάλεια που περιέχονται στο ΕΜΟ είναι ακριβείς και ενημερωμένες.»

9) Στο άρθρο 18 προστίθεται το εξής στοιχείο:

«ε) τις παρεκκλίσεις που αποφασίσθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 14, παράγραφος 2.»

10) Το άρθρο 26 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 26

Αναπροσαρμογή των Παραρτημάτων

Τα παραρτήματα αναπροσαρμόζονται βάσει της επιστημονικής και τεχνικής προόδου. Το μέτρο αυτό, που αποσκοπεί στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, θεσπίζεται κατά την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 27, παράγραφος 2α.»

11) Το άρθρο 27 τροποποιείται ως εξής:

α) παρεμβάλλεται η εξής παράγραφος:

«2α. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 5α, παράγραφοι 1 έως 4, και του άρθρου 7 της απόφασης αριθ. 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.»

β) η παράγραφος 4 διαγράφεται.

12) Διαγράφεται το σημείο 3 του Παραρτήματος II.

Άρθρο 2

Εφαρμογή και μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το αργότερο στις ... (**). Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

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

(*) Ένα έτος από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

(**) 24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Οι υποχρεώσεις για τη μεταφορά στο εθνικό τους δίκιο και την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας δεν ισχύουν για την Κυπριακή Δημοκρατία και τη Δημοκρατία της Μάλτας ενόσω δεν υπάρχει σιδηροδρομικό δίκτυο στο έδαφός τους.

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

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος

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

Άρθρο 4

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

....

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

...

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

...

ΣΚΕΠΤΙΚΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Στις 13 Δεκεμβρίου 2006, η Επιτροπή υπέβαλε τις ακόλουθες τρεις νομοθετικές προτάσεις που στοχεύουν πρωτίστως στη διευκόλυνση της κυκλοφορίας των σιδηροδρομικών οχημάτων σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση:

- πρόταση οδηγίας η οποία τροποποιεί την οδηγία 2004/49/EK για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων ⁽¹⁾ (στο εξής καλούμενη: «οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων»),
- πρόταση οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος ⁽²⁾ (στο εξής καλούμενη: «οδηγία για τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων»),
- πρόταση κανονισμού ο οποίος τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 881/2004 σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων ⁽³⁾ (στο εξής καλούμενος «κανονισμός για τον Οργανισμό»).

Στις 29 Νοεμβρίου 2007, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο γνωμοδότησε σε πρώτη ανάγνωση.

Το Συμβούλιο θα καθορίσει την κοινή του θέση στις 3 Μαρτίου 2008. Το Συμβούλιο έλαβε υπόψη κατά τις εργασίες του τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽⁴⁾. Η Επιτροπή των Περιφερειών αποφάσισε να μην εκφέρει γνώμη επί των προαναφερόμενων προτάσεων.

II. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ**1. Γενικά**

Για να μπορέσουν οι σιδηροδρομικές μεταφορές να διαδραματίσουν καίριο ρόλο όσον αφορά τη βιώσιμη κινητικότητα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, το Συμβούλιο στοχεύει στην προοδευτική ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου. Υπό το πρίσμα αυτό, το Συμβούλιο θεωρεί ότι οι τρεις νομοθετικές προτάσεις που αναδιατυπώνουν τις οδηγίες για τη διαλειτουργικότητα των συμβατικών και των υψηλών ταχυτήτων σιδηροδρόμων, και τροποποιούν την οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τον κανονισμό για τον Οργανισμό, μπορούν να βελτιώσουν σημαντικά το τεχνικό μέρος του ρυθμιστικού πλαισίου για τους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους.

Οι εν λόγω προτάσεις περιορίζουν τα υφιστάμενα εμπόδια της ελεύθερης κυκλοφορίας των σιδηροδρομικών οχημάτων στο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο, διευκολύνοντας κατά τον τρόπο αυτό την διαποχή των εγκρίσεων σιδηροδρομικών οχημάτων μεταξύ των κρατών μελών.

Δεδομένου ότι το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο κατέληξαν σε συμφωνία σε πρώτη ανάγνωση ως προς την πρόταση οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων, το Συμβούλιο μπορεί πλέον να εκδώσει την προτεινόμενη νομοθετική πράξη όπως τροποποιήθηκε. Ωστόσο, το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο δεν μπόρεσαν να εναρμονίσουν τις αντίστοιχες θέσεις τους σε πρώτη ανάγνωση όσον αφορά τις προτάσεις που τροποποιούν την οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τον κανονισμό για τον Οργανισμό. Ως εκ τούτου, το Συμβούλιο υιοθέτησε κοινές θέσεις για αμφότερες τις προτάσεις, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη εν προκειμένω τις τροπολογίες που διατύπωσε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις γνωμοδοτήσεις του σε πρώτη ανάγνωση.

2. Βασικά θέματα πολιτικής

Οι τρεις κυριότερες τροποποιήσεις που επέφερε το Συμβούλιο στην πρόταση της Επιτροπής παρατίθενται κατωτέρω. Επίσης, το Συμβούλιο προβλέπει καθεστώς εξαιρέσεως για την Κύπρο και τη Μάλτα.

2.1 Υπαγωγή όλων των διατάξεων που αφορούν τις διαδικασίες έγκρισης σε μια ενιαία πράξη

Οι ισχύουσες σήμερα οδηγίες για την ασφάλεια και για τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων περιλαμβάνουν διατάξεις που αφορούν τις διαδικασίες έγκρισης για τη θέση σε λειτουργία των σιδηροδρομικών οχημάτων. Η οδηγία για τη διαλειτουργικότητα πραγματεύεται τα νέα ή αναβαθμισμένα μέρη του

⁽¹⁾ ΕΕ C 126, 7.6.2007, σ. 7.

⁽²⁾ ΕΕ C 126, 7.6.2007, σ. 7.

⁽³⁾ ΕΕ C 126, 7.6.2007, σ. 7.

⁽⁴⁾ ΕΕ C 256, 27.10.2007, σ. 39.

κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος, ενώ η οδηγία για την ασφάλεια αφορά τα ήδη χρησιμοποιούμενα οχήματα. Σύμφωνα με τα όσα προβλέπονται για τη βελτίωση του ρυθμιστικού πλαισίου και αποσκοπώντας στην απλούστευση της κοινοτικής νομοθεσίας, το Συμβούλιο συγκεντρώνει όλες τις διατάξεις περί εγκρίσεων για τη θέση σε λειτουργία των οχημάτων σε μια ενιαία νομοθετική πράξη. Προς το σκοπό αυτό, το ισχύον αλλά τροποποιημένο άρθρο 14, το νέο άρθρο 14α και το νέο Παράρτημα της πρότασης που τροποποιεί την οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων μεταφέρονται στην αναδιατυπωμένη οδηγία για τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο συναίνεσε με τη μεταφορά αυτή στα πλαίσια της συμφωνίας σε πρώτη ανάγνωση όσον αφορά την οδηγία για τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων. Συνεπώς, το Συμβούλιο μπορεί να δεχθεί καταρχήν τις τροπολογίες 20, 26 και 27 ως έχουν. Επίσης, το Συμβούλιο μπορεί να υποστηρίξει επί της αρχής την τροπολογία 18 εκτιμώντας ότι, συνεπεία της μεταφοράς, ο νομοθέτης μπορεί να απόσχει από οιαδήποτε μνεία των διαδικασιών έγκρισης στην τροποποιημένη οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

2.2 Αποσαφήνιση των ρόλων και των αρμοδιοτήτων όσον αφορά τη συντήρηση

Ως αποτέλεσμα της έναρξης ισχύος από 1ης Ιουλίου 2006 της νέας Σύμβασης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) του 1999, οι κάτοχοι οχημάτων δεν υποχρεούνται πλέον να καταχωρούν τα βαγόνια τους σε μητρώα σιδηροδρομικής επιχείρησης. Ως αντίδραση στην εξέλιξη αυτή και για να είναι σε θέση οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να παρέχουν ασφαλείς μεταφορικές υπηρεσίες στο δίκτυο, το Συμβούλιο προσδιορίζει το νέο πλέγμα των ρόλων και αρμοδιοτήτων όσον αφορά τη συντήρηση. Προς το σκοπό αυτό, το Συμβούλιο προωθεί νέο ορισμό του «κατόχου» και καθιερώνει την έννοια «αρμόδιος φορέας συντήρησης».

Για να υπάρχει σαφής σύνδεση μεταξύ του κατόχου και του οχήματός του, η οποία να είναι όσο το δυνατόν εγγύτερη στον ορισμό της COTIF, το Συμβούλιο θεσπίζει την υποχρέωση των κατόχων να καταχωρούνται με αυτήν την ιδιότητα στο Εθνικό Μητρώο Οχημάτων. Το Συμβούλιο μπορεί να δεχθεί ως έχει την τροπολογία 8 αφ' ής στιγμής το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο συμφωνούν με τον ορισμό του «κατόχου». Εξάλλου, η τροπολογία 9 που εισήχθη για να χρησιμοποιηθεί η κατάλληλη ορολογία, μπορεί να γίνει καταρχήν δεκτή.

Η κοινή θέση προβλέπει ότι οι αρμόδιοι φορείς συντήρησης φροντίζουν ώστε τα οχήματα να βρίσκονται σε ασφαλή κατάσταση κυκλοφορίας μέσω του συστήματος συντήρησης. Ως εκ τούτου κάθε όχημα, προτού τεθεί σε λειτουργία ή χρησιμοποιηθεί στο δίκτυο, πρέπει να διαθέτει φορέα που να είναι αρμόδιος για τη συντήρησή του. Επιπλέον, κάθε αρμόδιος φορέας συντήρησης πρέπει να είναι καταχωρημένος σε Εθνικό Μητρώο Οχημάτων. Σε εξαιρετικές και μόνον περιπτώσεις που αφορούν αποκλειστικά το οικείο δίκτυο, η Εθνική Αρχή Ασφάλειας δύναται να αποφασίσει να παρεκκλίνει από την υποχρέωση ανάθεσης σε αρμόδιο φορέα της συντήρησης ενός οχήματος. Οι εξαιρέσεις αυτές θα δημοσιεύονται στην ετήσια έκθεση που υποβάλλει η εν λόγω αρχή. Στόχος του Συμβουλίου είναι να μπορούν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής να αναγνωρίζουν ευχερώς τον φορέα συντήρησης του οχήματος που εκμεταλλεύονται.

2.3 Πιστοποίηση της συντήρησης

Για να δοθεί η διαβεβαίωση τόσο στις εθνικές αρχές ασφάλειας όσο και στους συμμετέχοντες στην αλυσίδα μεταφοράς ότι πράγματι ελέγχεται η συντήρηση των βαγονιών, το Συμβούλιο επιλέγει να ενισχύσει τη διάταξη που περιλαμβάνεται στην πρόταση της Επιτροπής για την πιστοποίηση της συντήρησης. Η Επιτροπή πρότεινε να θεσπιστεί, όπου χρειάζεται, σύστημα πιστοποίησης της συντήρησης για τους κατόχους. Αντιθέτως, το Συμβούλιο συμφωνεί ως προς διάταξη που υποχρεώνει την Επιτροπή να θεσπίσει, το αργότερο ένα έτος από την έναρξη ισχύος της πρότασης για την τροποποίηση της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, μέτρα για την καθιέρωση της πιστοποίησης των αρμόδιων φορέων συντήρησης σε αναφορά προς τα οικεία συστήματα συντήρησης. Τόσο στην πρόταση της Επιτροπής όσο και στην κοινή θέση του Συμβουλίου, το εν λόγω σύστημα πιστοποίησης βασίζεται σε σύσταση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων. Το Συμβούλιο εξασφαλίζει ότι το πιστοποιητικό που θα εκδοθεί θα ισχύει σε ολόκληρη την Κοινότητα και θα εγγυάται ότι ο πιστοποιημένος φορέας πληροί τις απαιτήσεις της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων για τη συντήρηση οιαδήποτε οχήματος του οποίου έχει την ευθύνη.

Επιπλέον, οι αρμόδιοι φορείς συντήρησης μπορούν να συμμετέχουν στο εν λόγω σύστημα πιστοποίησης σε εθελούσια βάση. Τέλος, για να γίνει σαφές ότι δεν θεσπίζονται νέες απαιτήσεις για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής, το Συμβούλιο διευκρινίζει ότι το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας

που οφείλουν να εγκαταστήσουν ήδη από τώρα οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι διαχειριστές υποδομής δυνάμει της ισχύουσας οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, περιλαμβάνει σύστημα συντήρησης.

Στην τροπολογία 21, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προτείνει ένα σύστημα συντήρησης σιδηροδρομικών οχημάτων το οποίο διαφέρει σε δύο βασικά σημεία από το σύστημα του Συμβουλίου. Κατά πρώτον, ενώ το Συμβούλιο — σύμφωνα με την απόφαση της Επιτροπής της 28ης Ιουλίου 2006 για τη θέσπιση Τεχνικής Προδιαγραφής για τη Διαλειτουργικότητα (TSI) των βαγονιών καθώς και με την απόφαση της Επιτροπής της 9ης Νοεμβρίου 2007 για τη θέσπιση κοινής προδιαγραφής του Εθνικού Μητρώου Οχημάτων — καθιερώνει την έννοια του αρμόδιου φορέα συντήρησης, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο καθιστά τον κάτοχο άμεσα υπεύθυνο για τη συντήρηση του οχήματος. Κατά δεύτερον, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επιδιώκει την καθιέρωση υποχρεωτικού συστήματος για την πιστοποίηση της συντήρησης, ενώ το Συμβούλιο, ακολουθώντας, τη συνολική προσέγγιση που περιγράφεται στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων, προβλέπει την εθελούσια εφαρμογή του συστήματος.

Το Συμβούλιο δεν μπορεί να δεχθεί την τροπολογία 21 για τρεις λόγους. Πρώτον, η ανάθεση της ευθύνης για τη συντήρηση του οχήματος στον κάτοχο δεν φαίνεται να συνάδει με τη γενική ευθύνη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και των διαχειριστών υποδομής για την ασφαλή διεξαγωγή των μεταφορών όπως προβλέπεται σε βασικές διατάξεις της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και ιδίως το άρθρο 4. Δεύτερον, το Συμβούλιο θεωρεί ότι δεν ενδείκνυται πάντοτε η υποχρεωτική συμμετοχή σε σύστημα συντήρησης, η οποία θα μπορούσε να συνεπάγεται περιττά διοικητικά έξοδα, για παράδειγμα στην περίπτωση βαγονιών που προέρχονται από τρίτες χώρες ή άλλων τύπων οχημάτων όπως των μηχανών έλξης και των επιβατηγών. Τρίτον, το Συμβούλιο εκφράζει φόβους ότι η ανάθεση στους κατόχους της ευθύνης της συντήρησης, η οποία προϋποθέτει ειδική τεχνογνωσία, θα μπορούσε να επιβραδύνει την ανάπτυξη των οικονομικών τους δραστηριοτήτων.

2.4 Εξαίρεση για την Κύπρο και τη Μάλτα

Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι η Κύπρος και η Μάλτα δεν διαθέτουν σιδηροδρομικά συστήματα, το Συμβούλιο προβλέπει στην κοινή του θέση ότι αυτά τα δύο κράτη εξαιρούνται από την υποχρέωση μεταφοράς στο εσωτερικό δίκαιο και εφαρμογής της οδηγίας η οποία τροποποιεί την οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων ενόσω δεν έχει εγκατασταθεί σιδηροδρομικό σύστημα στο έδαφός τους.

III. ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

Η αντίδραση του Συμβουλίου στις τροπολογίες 8, 9, 18, 20, 21, 26 και 27 παρατίθεται στα βασικά θέματα ανωτέρω.

Επίσης, το Συμβούλιο μπορεί να δεχθεί πλήρως την τροπολογία 2 για τους πίνακες συσχέτισμού. Επιπλέον, οι τροπολογίες 16 και 17 όσον αφορά τη διόρθωση γλωσσικού κειμένου μπορούν να γίνουν καταρχήν δεκτές. Ωστόσο, το Συμβούλιο δεν μπορεί να δεχθεί για νομικούς ή τεχνικούς λόγους τις ακόλουθες τροπολογίες:

- την τροπολογία 3: οι στόχοι της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της πρότασης της Επιτροπής·
- τις αλληλένδετες τροπολογίες 4 έως 7: ο προτεινόμενος ορισμός των «εθνικών κανόνων ασφάλειας» δεν συμβαδίζει με το Παράρτημα II της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, στο οποίο υπάρχει περιγραφή των εθνικών κανόνων ασφάλειας, ενώ ο όρος «στοιχειώδεις απαιτήσεις» θεωρείται περιορισμένης εμβέλειας·
- την τροπολογία 14: το Συμβούλιο εκτιμά ότι συζήτηση για τη δημιουργία κοινών στόχων ασφάλειας διεξήχθη ήδη κατά την έγκριση της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και δεν θα πρέπει να επαναληφθεί εκ νέου. Επιπλέον, το Συμβούλιο σημειώνει ότι, βάσει του άρθρου 6 παράγραφος 4 του κανονισμού για τον Οργανισμό, έχουν ήδη προβλεφθεί στις συστάσεις του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων, μεταξύ άλλων για τους κοινούς στόχους ασφάλειας, λεπτομερείς αναλύσεις κόστους-ωφέλειας·
- την τροπολογία 19: δεν συμφωνεί με τη δομή της κοινής θέσης·
- την τροπολογία 22: αφορά το ποιος θα εξουσιοδοτείται να ζητεί τεχνική γνωμοδότηση από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων. Ωστόσο, το θέμα αυτό δεν είναι πλέον αμφιλεγόμενο, εφόσον στην οδηγία για τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων, το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο κατέληξαν σε συμφωνία επί του συγκεκριμένου σημείου·

- τις τροπολογίες 1, 10, 11, 12, 13, 15, 23, 24 και 25: αφορούν την επιτροπολογία στα πλαίσια της οποίας το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προβλέπει την επείγουσα διαδικασία για αρκετά μέτρα. Εφόσον τα εν λόγω μέτρα είναι γενικής εμβέλειας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση ή τη συμπλήρωση μη ουσιωδών στοιχείων της οδηγίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, το Συμβούλιο συμφωνεί με την Επιτροπή και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ότι, για τα μέτρα αυτά, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θα πρέπει να συμμετέχει σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο. Ωστόσο, η δυνατότητα εφαρμογής της επείγουσας διαδικασίας φαίνεται δυσανάλογη προς τον επιδιωκόμενο σκοπό εφόσον όλα τα σχετικά μέτρα συνδέονται με την τήρηση συγκεκριμένης προθεσμίας ή πρέπει να επανεξετάζονται σε τακτικά διαστήματα.

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Οι τρεις νομοθετικές προτάσεις για τη διαλειτουργικότητα, την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων, οι οποίες στοχεύουν στη διευκόλυνση της κυκλοφορίας των σιδηροδρομικών οχημάτων σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση, συνιστούν σημαντική συμβολή για την περαιτέρω ολοκλήρωση του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου. Το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έχουν ήδη σημειώσει σημαντική πρόοδο επί των τριών αυτών προτάσεων, επιτυγχάνοντας ιδίως συμφωνία σε πρώτη ανάγνωση επί της οδηγίας για τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων. Τα αποτελέσματα αυτά αποτελούν στέρεη βάση ώστε να εξεύρουν συμβιβαστικές λύσεις και οι δύο συννομοθέτες όσον αφορά τις προτάσεις που τροποποιούν την οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και τον κανονισμό για τον Οργανισμό, κατά τις συζητήσεις τους σε δεύτερη ανάγνωση.

ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 13/2008

που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 18 Απριλίου 2008

για την έκδοση οδηγίας 2008/.../ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., για τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ ώστε να ενταχθούν οι αεροπορικές δραστηριότητες στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας

(2008/C 122 E/03)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 175 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽²⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης ⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με την οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας ⁽⁴⁾, καθιερώθηκε σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας ώστε να προωθηθεί η μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου κατά τρόπο αποτελεσματικό σε σχέση με το κόστος και οικονομικά αποδοτικό.
- (2) Απώτερος στόχος της σύμβασης πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την Αλλαγή του Κλίματος (UNFCCC), που εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με την απόφαση 94/69/ΕΚ του Συμβουλίου ⁽⁵⁾, είναι η σταθεροποίηση των συγκεντρώσεων των αερίων θερμοκηπίου στην ατμόσφαιρα σε επίπεδα τα οποία αποτρέπουν τις επικίνδυνες ανθρωπογενείς παρεμβάσεις στο κλιματικό σύστημα.
- (3) Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο των Βρυξελλών, της 8ης και 9ης Μαρτίου 2007, υπογράμμισε τη θεμελιώδη σημασία της επίτευξης του στρατηγικού στόχου του περιορισμού της παγκόσμιας μέσης αύξησης της θερμοκρασίας το πολύ σε 2 °C σε σχέση με τα επίπεδα της προβιομηχανικής εποχής. Τα τελευταία επιστημονικά ευρήματα που ανέφερε η Διακυβερνητική Ομάδα για την Αλλαγή του Κλίματος (IPCC) στην

τέταρτη έκθεση αξιολόγησής της καταδεικνύουν ακόμη σαφέστερα ότι οι αρνητικές επιπτώσεις της αλλαγής του κλίματος δημιουργούν διαρκώς μεγαλύτερους κινδύνους για τα οικοσυστήματα και την παραγωγή τροφίμων, για την επίτευξη αιφόρου ανάπτυξης και των αναπτυξιακών στόχων της χλιετηρίδας, καθώς και για την ανθρώπινη υγεία και ασφάλεια. Για να εξακολουθήσει να υφίσταται η δυνατότητα επίτευξης του στόχου των 2 °C απαιτείται η σταθεροποίηση των συγκεντρώσεων αερίων του θερμοκηπίου στην ατμόσφαιρα σε περίπου 450 ppmv ισοδυνάμου CO₂, πράγμα που προϋποθέτει ότι οι παγκόσμιες εκπομπές αερίων θερμοκηπίου θα κορυφωθούν κατά τα επόμενα 10 έως 15 έτη και θα μειωθούν σημαντικά παγκοσμίως έως το 2050 κατά 50 % τουλάχιστον σε σχέση με το επίπεδο του 1990.

- (4) Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο τόνισε ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση δεσμεύεται να μετατρέψει την Ευρώπη σε μια ιδιαίτερα αποδοτική από ενεργειακή άποψη οικονομία με χαμηλές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και, έως ότου συναφθεί παγκόσμια και συνολική συμφωνία για τη μετά το 2012 περίοδο, ανέλαβε σθεναρή ανεξάρτητη δέσμευση ώστε η ΕΕ να επιτύχει μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά 20 % τουλάχιστον έως το 2020 σε σχέση με τα επίπεδα του 1990. Ο περιορισμός των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις αεροπορικές δραστηριότητες αποτελεί σημαντική συμβολή που συνάδει με την παρούσα δέσμευση.
- (5) Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο τόνισε ότι η ΕΕ δεσμεύεται για παγκόσμια και συνολική συμφωνία για μειώσεις των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου για τη μετά το 2012 περίοδο, ανταποκρινόμενη κατά τρόπο αποτελεσματικό, αποδοτικό και δίκαιο στον βαθμό που απαιτείται για την αντιμετώπιση των προκλήσεων της αλλαγής του κλίματος. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο υιοθετεί το στόχο της ΕΕ για μείωση κατά 30 % των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου ως το 2020 σε σχέση με το 1990, ώστε να συμβάλει στην επίτευξη παγκόσμιας και συνολικής συμφωνίας για τη μετά το 2012 περίοδο, υπό τον όρο ότι και άλλες ανεπτυγμένες χώρες θα δεσμευθούν για ανάλογες μειώσεις εκπομπών και ότι οι πιο προηγμένες οικονομικά αναπτυσσόμενες χώρες θα συμβάλουν καταλλήλως ανάλογα με τις ευθύνες τους και τις αντίστοιχες δυνατότητές τους. Η ΕΕ συνεχίζει να κατέχει την πρωτοπορία στις διαπραγματεύσεις για μια φιλόδοξη διεθνή συμφωνία που θα επιτύχει τον στόχο του περιορισμού της αύξησης της παγκόσμιας θερμοκρασίας σε 2 °C και ενθαρρύνεται από την πρόοδο που σημειώθηκε προς την επίτευξη του στόχου αυτού κατά τη 13η Διάσκεψη των Συμβαλλομένων Μερών της UNFCCC στο Μπαλί τον Δεκέμβριο του 2007. Η ΕΕ θα επιδιώξει να διασφαλίσει ότι η παγκόσμια αυτή συμφωνία θα περιλαμβάνει μέτρα για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις αεροπορικές μεταφορές και, στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει ποιες τροποποιήσεις της παρούσας οδηγίας είναι απαραίτητες για την εφαρμογή της στους φορείς αεροπορικών μεταφορών.

⁽¹⁾ ΕΕ C 175 της 27.7.2007, σ. 47.

⁽²⁾ ΕΕ C 305 της 15.12.2007, σ. 15.

⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 13ης Νοεμβρίου 2007 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα), κοινή θέση του Συμβουλίου, της 18ης Απριλίου 2008, και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα). Απόφαση του Συμβουλίου της ...

⁽⁴⁾ ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2004/101/ΕΚ (ΕΕ L 338 της 13.11.2004, σ. 18).

⁽⁵⁾ ΕΕ L 33 της 7.2.1994, σ. 11.

- (6) Η UNFCCC επιβάλλει σε όλα τα συμβαλλόμενα μέρη την υποχρέωση να καταρτίσουν και να εφαρμόσουν εθνικά και, κατά περίπτωση, περιφερειακά προγράμματα μέτρων με σκοπό τον μετριασμό της αλλαγής του κλίματος.
- (7) Το προσαρτημένο στην UNFCCC πρωτόκολλο του Κιότο, που εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με την απόφαση 2002/358/ΕΚ του Συμβουλίου ⁽¹⁾, επιβάλλει στις ανεπτυγμένες χώρες την υποχρέωση να επιδιώξουν, μέσω της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ/ICAO), τον περιορισμό ή τη μείωση των μη ελεγχόμενων βάσει του Πρωτοκόλλου του Μοντρεάλ εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από αεροπορικές μεταφορές.
- (8) Μολονότι η Κοινότητα δεν συγκαταλέγεται μεταξύ των μερών της σύμβασης του Σικάγου του 1944 για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία (σύμβαση του Σικάγου), όλα τα κράτη μέλη είναι μέρη της και μέλη της ΔΟΠΑ. Τα κράτη μέλη εξακολουθούν να υποστηρίζουν τη συνεργασία με άλλα κράτη στα πλαίσια της ΔΟΠΑ για την ανάπτυξη μέτρων, καθώς και προσανατολισμένων στην αγορά μέσων, για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων των αεροπορικών μεταφορών στην αλλαγή του κλίματος. Στην έκτη συνεδρίαση της επιτροπής της ΔΟΠΑ για την προστασία του περιβάλλοντος στις αεροπορικές μεταφορές, το 2004, υπήρξε συμφωνία ως προς το ότι η καθιέρωση ειδικού συστήματος εμπορίας εκπομπών για την αεροπορία, βασισμένου σε νέο νομικό μέσο υπό την αιγίδα της ΔΟΠΑ, δεν ήταν τότε αρκετά ελκυστική ώστε να επιδιωχθεί περαιτέρω. Κατόπιν αυτού, το ψήφισμα αριθ. A35-5 της Συνέλευσης της ΔΟΠΑ που διεξήχθη τον Σεπτέμβριο του 2007 δεν πρότεινε νέο νομικό μέσο αλλά, αντ' αυτού, επικρότησε την ανοικτή εμπορία εκπομπών και την ευχέρεια των κρατών να εντάξουν τις εκπομπές των διεθνών αεροπορικών μεταφορών στα οικεία συστήματα εμπορίας εκπομπών. Στο προσάρτημα L του ψηφίσματος A36-22 της 36ης Συνέλευσης της ΔΟΠΑ που διεξήχθη τον Σεπτέμβριο του 2007, καλούνται τα Συμβαλλόμενα Μέρη να μην εφαρμόσουν σύστημα εμπορίας εκπομπών στους φορείς αεροπορικών μεταφορών άλλων Συμβαλλομένων Μερών εκτός αν υπάρχουν αμοιβαίες συμφωνίες μεταξύ των κρατών αυτών. Υπενθυμίζοντας ότι η Σύμβαση του Σικάγου αναγνωρίζει ρητά το δικαίωμα κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους να εφαρμόζει χωρίς διακρίσεις στα αεροσκάφη όλων των κρατών τους οικείους νόμους και κανονισμούς περί αεροπορικών μεταφορών, τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και δεκαπέντε άλλα ευρωπαϊκά κράτη διατύπωσαν επιφύλαξη για το εν λόγω ψήφισμα και επιφυλάχθηκαν του δικαιώματος, δυνάμει της Σύμβασης του Σικάγου, να θέσουν σε ισχύ και να εφαρμόσουν χωρίς διακρίσεις μέτρα προσανατολισμένα στην αγορά σε όλους τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών όλων των κρατών που παρέχουν υπηρεσίες προς, από και στο εσωτερικό της επικρατείας τους.
- (9) Το έκτο πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον, που θεπίστηκε με την απόφαση 1600/2002/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾, προέβλεπε τον προσδιορισμό και την ανάληψη ειδικών δράσεων από την Κοινότητα για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα αεροσκάφη, εφόσον δεν είχε συμφωνηθεί ανάλογη δράση στα πλαίσια της ΔΟΠΑ μέχρι το 2002. Στα συμπεράσματα του Οκτωβρίου 2002, του Δεκεμβρίου 2003 και του Οκτωβρίου 2004, το Συμβούλιο ζήτησε επανειλημμένα από τη Επιτροπή να προτείνει μέτρα για τον περιορισμό των επιπτώσεων των διεθνών αεροπορικών μεταφορών στην αλλαγή του κλίματος.
- (10) Για να προκύψουν οι αναγκαίες μειώσεις, θα πρέπει να εφαρμοστούν πολιτικές και μέτρα σε εθνικό και κοινοτικό επίπεδο σε όλους τους τομείς της οικονομίας της Κοινότητας. Εάν οι επιπτώσεις του κλάδου των αερομεταφορών στην αλλαγή του κλίματος εξακολουθήσουν να εντείνονται με το σημερινό ρυθμό, θα υπονομεύσουν σε μεγάλο βαθμό τις μειώσεις που έχουν επιτύχει άλλοι κλάδοι για την καταπολέμηση της αλλαγής του κλίματος.
- (11) Με την ανακοίνωση που εξέδωσε στις 27 Σεπτεμβρίου 2005 προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, με τίτλο «Περιορισμός του αντίκτυπου των αερομεταφορών στην αλλαγή του κλίματος», η Επιτροπή ενέκρινε στρατηγική για τον περιορισμό των επιπτώσεων των αερομεταφορών στην αλλαγή του κλίματος. Η στρατηγική προτείνει, ως μέρος μιας ολοκληρωμένης δέσμης μέτρων, την υπαγωγή των αερομεταφορών στο κοινοτικό σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής και προβλέπει τη σύσταση ομάδας εργασίας για τις αερομεταφορές με ευρεία συμμετοχή ενδιαφερομένων, στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Προγράμματος για την Αλλαγή του Κλίματος, η οποία θα αναλάβει τη μελέτη τρόπων υπαγωγής των αερομεταφορών στο κοινοτικό σύστημα. Με τα συμπεράσματα της 2ας Δεκεμβρίου 2005, το Συμβούλιο αναγνωρίζει ότι, από οικονομική και περιβαλλοντική άποψη, η ένταξη του τομέα των αεροπορικών μεταφορών στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών φαίνεται να αποτελεί την καλύτερη προοπτική και προτρέπει την Επιτροπή να υποβάλει νομοθετική πρόταση έως το τέλος του 2006. Με το ψήφισμά του της 4ης Ιουλίου 2006 σχετικά με τον περιορισμό του αντίκτυπου των αερομεταφορών στην αλλαγή του κλίματος ⁽³⁾, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αναγνωρίζει ότι η εμπορία δικαιωμάτων εκπομπών μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στο πλαίσιο ολοκληρωμένης δέσμης μέτρων για την αντιμετώπιση του αντίκτυπου των αερομεταφορών στο κλίμα, με την προϋπόθεση ότι έχει σχεδιαστεί κατάλληλα.
- (12) Στόχος των τροποποιήσεων που επιφέρει η παρούσα οδηγία στην οδηγία 2003/87/ΕΚ είναι ο περιορισμός των επιπτώσεων των αεροπορικών μεταφορών στην αλλαγή του κλίματος με την ένταξη των εκπομπών που προέρχονται από αεροπορικές δραστηριότητες στο κοινοτικό σύστημα.
- (13) Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών ασκούν αμεσότερο έλεγχο ως προς τον τύπο των χρησιμοποιούμενων αεροσκαφών και τον τρόπο εκτέλεσης των πτήσεων και, για το λόγο αυτό, θα πρέπει να είναι υπεύθυνοι για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που επιβάλλει η παρούσα οδηγία, περιλαμβανομένης της υποχρέωσης να καταρτίσουν σχέδιο παρακολούθησης και να παρακολουθούν και να αναφέρουν τις εκπομπές σύμφωνα με το εν λόγω σχέδιο. Η ταυτότητα των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορεί να προσδιοριστεί με τη χρήση κωδικών της ΔΟΠΑ ή άλλων αναγνωρισμένων κωδικών αναγνώρισης πτήσεων. Εάν δεν είναι γνωστή η

⁽¹⁾ ΕΕ L 130 της 15.5.2002, σ. 1.⁽²⁾ ΕΕ L 242 της 10.9.2002, σ. 1.⁽³⁾ ΕΕ C 303 E της 13.12.2006, σ. 119.

ταυτότητα του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, θα πρέπει να θεωρείται ως φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών ο ιδιοκτήτης του αεροσκάφους, εκτός εάν αυτός υποδείξει άλλο πρόσωπο ως φορέα.

(14) Στο κοινοτικό σύστημα θα πρέπει να ενταχθούν από το 2012 οι εκπομπές από όλες τις πτήσεις προς και από κοινωνικά αεροδρόμια. Με τον τρόπο αυτό, το κοινοτικό σύστημα μπορεί να λειτουργήσει ως υπόδειγμα για την παγκόσμια χρησιμοποίηση του συστήματος εμπορίας εκπομπών. Εάν τρίτη χώρα θεσπίσει μέτρα για τον περιορισμό των κλιματικών επιπτώσεων των πτήσεων προς την Κοινότητα, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει τις επιλογές που υφίστανται για τη βέλτιστη αλληλεπίδραση μεταξύ του κοινοτικού συστήματος και των μέτρων αυτής της χώρας, έπειτα από διαβούλευση με την εν λόγω χώρα.

(15) Σύμφωνα με την αρχή της βελτίωσης της νομοθεσίας, ορισμένες πτήσεις θα πρέπει να εξαιρούνται από το σύστημα. Προς περαιτέρω αποφυγή δυσανάλογου διοικητικού φόρτου, οι φορείς εμπορικής εκμετάλλευσης αεροπορικών μεταφορών που πραγματοποιούν, κατά τη διάρκεια τριών διαδοχικών τετράμηνων περιόδων, λιγότερες από 243 πτήσεις ανά περίοδο θα εξαιρούνται από την εφαρμογή του συστήματος. Από τη ρύθμιση αυτή θα ωφεληθούν οι αερογραμμές που πραγματοποιούν περιορισμένες υπηρεσίες στα πλαίσια του πεδίου εφαρμογής του κοινοτικού συστήματος, περιλαμβανομένων των αερογραμμών από αναπτυσσόμενες χώρες.

(16) Οι αεροπορικές μεταφορές έχουν επίπτωση στην αλλαγή του κλίματος μέσω της έκλυσης διοξειδίου του άνθρακα, οξειδίων του αζώτου, υδρατμών και σωματιδίων θεικών ενώσεων και αιθάλης. Η IPCC υπολόγισε ότι η συνολική επίπτωση των αερομεταφορών είναι, σήμερα, διπλάσια έως τετραπλάσια εκείνης που προκύπτει μόνον από τις έως τώρα εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από αυτές. Από τα αποτελέσματα πρόσφατων ερευνών που διεξήχθησαν στην Κοινότητα προκύπτει ότι η συνολική επίπτωση των αερομεταφορών ενδέχεται να είναι περίπου διπλάσια της επίπτωσης μόνο του διοξειδίου του άνθρακα. Σε καμία όμως από τις εκτιμήσεις αυτές δεν έχουν ληφθεί υπόψη οι επιδράσεις επί των θυσάνων, για τις οποίες υπάρχει μεγάλη αβεβαιότητα. Σύμφωνα με το άρθρο 174, παράγραφος 2, της Συνθήκης, η κοινοτική πολιτική στον τομέα του περιβάλλοντος πρέπει να βασίζεται στην αρχή της προφύλαξης. Εν αναμονή επίτευξης επιστημονικής προόδου, θα πρέπει να καλυφθούν κατά το δυνατόν όλες οι επιπτώσεις των αεροπορικών μεταφορών. Οι εκπομπές οξειδίων του αζώτου θα αποτελέσουν το αντικείμενο άλλης νομοθετικής πράξης την οποία θα προτείνει η Επιτροπή το 2008.

(17) Για να αποφευχθεί η στρέβλωση του ανταγωνισμού, θα πρέπει να καθοριστεί εναρμονισμένη μέθοδος κατανομής των δικαιωμάτων για τον καθορισμό της συνολικής ποσότητας των δικαιωμάτων που θα εκχωρηθούν και για την διανομή των δικαιωμάτων στους αεροπορικούς φορείς. Ένα ποσοστό των δικαιωμάτων θα κατανέμεται με πλειστηριασμό σύμφωνα με κανόνες που θα καθοριστούν από την Επιτροπή. Ένα ειδικό αποθεματικό δικαιωμάτων θα πρέπει να τεθεί κατά μέρος για να εξασφαλίζεται η πρόσβαση νέων φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών στην αγορά και να διευκολύνονται οι αεροπορικοί φορείς που αυξάνουν ραγδαία τον αριθμό των τονοχιλιόμετρων που εκτελούν. Στους φορείς εκμετάλλευσης που παύουν τις δραστηριότητές τους πρέπει να συνεχίζεται η εκχώρηση δικαιωμάτων μέχρι το τέλος της περιόδου για τη οποία έχουν ήδη κατανεμηθεί δικαιώματα δωρεάν.

(18) Είναι σκόπιμη η πλήρης εναρμόνιση του ποσοστού δικαιωμάτων που παρέχονται δωρεάν σε όλους τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που συμμετέχουν στο σύστημα προκειμένου να διασφαλιστούν ίσοι όροι για τους εν λόγω φορείς, δεδομένου ότι κάθε φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα εποπτεύεται από ένα και μόνο κράτος μέλος σε ό,τι αφορά όλες τις δραστηριότητές του προς, από και εντός της ΕΕ και δεδομένων των νομοθετικών διατάξεων κατά των διακρίσεων που περιέχουν οι διμερείς συμφωνίες αεροπορικών υπηρεσιών με τρίτες χώρες.

(19) Οι αεροπορικές μεταφορές έχουν μερίδιο στο συνολικό αντίκτυπο των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων στην αλλαγή του κλίματος, ο δε περιβαλλοντικός αντίκτυπος των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα αεροσκάφη μπορεί να μετριαστεί με μέτρα για την αντιμετώπιση της αλλαγής του κλίματος στην ΕΕ και σε τρίτες χώρες και για τη χρηματοδότηση έρευνας και ανάπτυξης με αντικείμενο τον μετριασμό και την προσαρμογή. Οι αποφάσεις για τα θέματα εθνικών δημόσιων δαπανών εμπίπτουν στη δικαιοδοσία των κρατών μελών, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας. Με την επιφύλαξη της θέσης αυτής, τα έσοδα από τον εκπλειστηριασμό των δικαιωμάτων ή ένα ισοδύναμο ποσό οσάκις το απαιτούν οι προεξάρχουσες δημοσιονομικές αρχές των κρατών μελών, όπως η αρχή της ενότητας και της καθολικότητας, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, για την προσαρμογή στις επιπτώσεις της αλλαγής του κλίματος στην ΕΕ και σε τρίτες χώρες, για την χρηματοδότηση της έρευνας και ανάπτυξης με αντικείμενο τον περιορισμό και την προσαρμογή, και για την κάλυψη του κόστους διαχείρισης του συστήματος. Αυτό θα μπορούσε να περιλαμβάνει και μέτρα για την προώθηση φιλοπεριβαλλοντικών τρόπων μεταφοράς. Ειδικότερα, με τα έσοδα από τον πλειστηριασμό θα πρέπει να χρηματοδοτούνται οι συνεισφορές στο Παγκόσμιο Ταμείο Ενέργειας Απόδοσης και Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας, καθώς και τα μέτρα για την αποτροπή της αποδάσωσης και τη διευκόλυνση της προσαρμογής των αναπτυσσόμενων χωρών. Οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας που αφορούν τη χρησιμοποίηση εσόδων δεν θα πρέπει να προδικάζουν τυχόν απόφαση για τη χρησιμοποίηση εσόδων από τον εκπλειστηριασμό των δικαιωμάτων στο ευρύτερο πλαίσιο της γενικής επανεξέτασης της οδηγίας 2003/87/ΕΚ.

(20) Οι διατάξεις για τη χρήση των εσόδων από τον εκπλειστηριασμό θα πρέπει να κοινοποιούνται στην Επιτροπή. Η κοινοποίηση αυτή δεν απαλλάσσει τα κράτη μέλη από την υποχρέωσή τους να κοινοποιούν ορισμένα εθνικά μέτρα, η οποία απορρέει από το άρθρο 88 παράγραφος 3 της Συνθήκης. Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να προδικάζει την έκβαση τυχόν μελλοντικών διαδικασιών ως προς κρατικές ενισχύσεις, οι οποίες μπορεί να κινηθούν σύμφωνα με τα άρθρα 87 και 88 της Συνθήκης.

(21) Για να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα του συστήματος σε σχέση με το κόστος του, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν πιστοποιημένες μειώσεις εκπομπών (CER) και μονάδες μείωσης των εκπομπών (ERU) από δραστηριότητες έργων για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παράδοσης (επιστροφής) δικαιωμάτων, μέχρι ένα εναρμονισμένο όριο. Η χρήση CER και ERU θα πρέπει να είναι συνεπής με τα κριτήρια αποδοχής που χρησιμοποιούνται στο σύστημα εμπορίας που ορίζει η παρούσα οδηγία.

- (22) Για να περιοριστεί η διοικητική επιβάρυνση των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, για κάθε φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει να είναι υπεύθυνο ένα κράτος μέλος. Κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να υποχρεωθεί να εξασφαλίζει την τήρηση των απαιτήσεων της παρούσας οδηγίας από τους φορείς εκμετάλλευσης στους οποίους έχει χορηγηθεί άδεια εκμετάλλευσης στο εν λόγω κράτος μέλος και τους φορείς εκμετάλλευσης που δεν διαθέτουν άδεια ή προέρχονται από τρίτη χώρα, αλλά των οποίων οι εκπομπές στη διάρκεια ενός έτους αναφοράς μπορούν να αποδοθούν κατά κύριο λόγο στο συγκεκριμένο κράτος μέλος. Σε περίπτωση που ένας φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας και όταν άλλα μέτρα εφαρμογής του εντεταλμένου κράτους μέλους δεν εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση, τα κράτη μέλη θα πρέπει να δρουν με αλληλεγγύη. Συνεπώς, το εντεταλμένο κράτος μέλος θα πρέπει να μπορεί να ζητήσει από την Επιτροπή, ως ύστατη λύση, να αποφασίσει την επιβολή απαγόρευσης λειτουργίας για τον συγκεκριμένο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε κοινοτικό επίπεδο.
- (23) Για να διατηρηθεί η ακεραιότητα του λογιστικού συστήματος που χρησιμοποιείται στο κοινοτικό σύστημα, αν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι οι εκπομπές από τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές δεν έχουν συμπεριληφθεί στις δεσμεύσεις των κρατών μελών βάσει του πρωτοκόλλου του Κιότο, τα δικαιώματα που κατανέμονται στον κλάδο των αερομεταφορών θα πρέπει να μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παράδοσης δικαιωμάτων, τις οποίες υπέχουν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών βάσει της παρούσας οδηγίας.
- (24) Για τη διασφάλιση της περιβαλλοντικής ακεραιότητας του συστήματος, οι μονάδες που παραδίδονται από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει να υπολογίζονται μόνο στα πλαίσια στόχων μείωσης των αερίων του θερμοκηπίου που συνυπολογίζουν τις εκπομπές αυτές.
- (25) Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol) ενδέχεται να διαθέτει στοιχεία που μπορούν να βοηθήσουν τα κράτη μέλη ή την Επιτροπή στην εκπλήρωση των υποχρεώσεων που επιβάλλει η παρούσα οδηγία.
- (26) Οι διατάξεις του κοινοτικού συστήματος που αφορούν την παρακολούθηση, την αναφορά και την εξακρίβωση των εκπομπών, καθώς και την επιβολή κυρώσεων σε φορείς εκμετάλλευσης, θα πρέπει να εφαρμόζονται και στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών.
- (27) Η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάσει τη λειτουργία της οδηγίας 2003/87/ΕΚ σε σχέση με τις αεροπορικές δραστηριότητες υπό το φως της εμπειρίας από την εφαρμογή της και κατόπιν να υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
- (28) Κατά την επανεξέταση της λειτουργίας της οδηγίας 2003/87/ΕΚ σε σχέση με τις αεροπορικές δραστηριότητες θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η διαρθρωτική εξάρτηση από τις αεροπορικές μεταφορές των χωρών οι οποίες δεν διαθέτουν επαρκείς και εφάμιλλους εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς και συνεπώς εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τις αεροπορικές μεταφορές ενώ ο τομέας του τουρισμού συμβάλλει με μεγάλο ποσοστό στο ΑΕγχΠ των εν λόγω χωρών. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στην άμβλυνση ή ακόμη και την εξάλειψη τυχόν προβλημάτων πρόσβασης και ανταγωνιστικότητας για τις εξόχως απόκεντρες περιοχές, όπως προσδιορίζονται στο άρθρο 299, παράγραφος 2, της Συνθήκης, και προβλημάτων τα οποία οφείλονται στις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε συνάρτηση με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.
- (29) Η Υπουργική Δήλωση για τον αερολιμένα του Γιβραλτάρ, η οποία συμφωνήθηκε στην Κόρδοβα στις 18 Σεπτεμβρίου 2006, κατά την πρώτη υπουργική σύνοδο του Φόρουμ Διαλόγου για το Γιβραλτάρ, θα αντικαταστήσει την Κοινή Δήλωση για τον αερολιμένα που έγινε στο Λονδίνο στις 2 Δεκεμβρίου 1987, και η πλήρης συμμόρφωση προς αυτήν θα θεωρείται ότι συνιστά συμμόρφωση προς τη Δήλωση του 1987.
- (30) Τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας πρέπει να θεσπίζονται σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή (*).
- (31) Ειδικότερα, η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να θεσπίζει μέτρα για τον εκπλειστηριασμό δικαιωμάτων που δεν απαιτείται να καταμεριστούν δωρεάν, να θεσπίζει λεπτομερείς κανόνες ως προς τη λειτουργία του ειδικού αποθεματικού για ορισμένους αεροπορικούς φορείς και ως προς τις διαδικασίες σε σχέση με αιτήματα προς την Επιτροπή ώστε να αποφασίζει σχετικά με την επιβολή απαγόρευσης της λειτουργίας αεροπορικού φορέα, καθώς και για την τροποποίηση των αεροπορικών δραστηριοτήτων που απαριθμούνται στο Παράρτημα I, σε περίπτωση που μια τρίτη χώρα λάβει μέτρα για τον περιορισμό των επιπτώσεων των αεροπορικών μεταφορών στην αλλαγή του κλίματος. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβέλειας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, μεταξύ άλλων διά της συμπληρώσεώς της με νέα μη ουσιώδη στοιχεία, πρέπει να θεσπίζονται με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που προβλέπεται στο άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.
- (32) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας είναι αδύνατον να επιτευχθεί επαρκώς με τη μεμονωμένη δράση των κρατών μελών και, επομένως, μπορεί να επιτευχθεί πληρέστερα σε κοινοτικό επίπεδο, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων της δράσης, η Κοινότητα δύναται να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει το αναγκαίο για την επίτευξη του συγκεκριμένου στόχου μέτρο.
- (33) Σύμφωνα με την παράγραφο 34 της διοργανικής συμφωνίας για τη βελτίωση της νομοθεσίας (*), τα κράτη μέλη παροτρύνονται να καταρτίζουν, προς ίδια χρήση και προς όφελος της Κοινότητας, και να δημοσιοποιούν τους δικούς τους πίνακες, οι οποίοι αποτυπώνουν, στο μέτρο του δυνατού, την αντιστοιχία της οδηγίας με τα μέτρα μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο.
- (34) Θα πρέπει, συνεπώς, να τροποποιηθεί αναλόγως η οδηγία 2003/87/ΕΚ,

(*) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 2006/512/ΕΚ (ΕΕ L 200 της 22.7.2006, σ. 11).

(**) ΕΕ C 321 της 31.12.2003, σ. 1.

ΕΞΕΛΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

σκάφη που εκτελούσαν αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος Ι».

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις της οδηγίας 2003/87/ΕΚ

Η οδηγία 2003/87/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Πριν από το άρθρο 1 παρεμβάλλεται ο ακόλουθος τίτλος:

«ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

Γενικές διατάξεις».

2. Στο άρθρο 2 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«3. Η εφαρμογή της παρούσας οδηγίας στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ τελεί υπό την επιφύλαξη των νομικών θέσεων που έχουν υιοθετήσει σχετικά το Βασίλειο της Ισπανίας και το Ηνωμένο Βασίλειο, όσον αφορά τη διαμάχη ως προς την κυριαρχία επί του εδάφους όπου βρίσκεται ο εν λόγω αερολιμένας».

3. Το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) “εκπομπές”: η απελευθέρωση στην ατμόσφαιρα αερίων θερμοκηπίου από πηγές μιας εγκατάστασης ή η απελευθέρωση από αεροσκάφος που εκτελεί δραστηριότητα του παραρτήματος Ι των προσδιοριζόμενων σε σχέση με τη δραστηριότητα αυτή αερίων»

β) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:

«ιε) “φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών”: το πρόσωπο που εκμεταλλεύεται ένα αεροσκάφος κατά το χρόνο που αυτό εκτελεί δραστηριότητα του παραρτήματος Ι ή ο ιδιοκτήτης του αεροσκάφους, εάν το πρόσωπο δεν είναι γνωστό ή η ταυτότητά του δεν προσδιορίζεται από τον ιδιοκτήτη του αεροσκάφους·

ιστ) “φορέας εμπορικής εκμετάλλευσης αεροπορικών μεταφορών”: φορέας εκμετάλλευσης ο οποίος παρέχει, επί αμοιβή, στο κοινό προγραμματισμένες ή μη προγραμματισμένες υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου ή ταχυδρομείου·

ιζ) “εντεταλμένο κράτος μέλος”: το κράτος μέλος που είναι αρμόδιο για τη διαχείριση του κοινοτικού συστήματος ως προς έναν φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους σύμφωνα με το άρθρο 18α·

ιη) “αποδιδόμενες στις αεροπορικές μεταφορές εκπομπές”: οι εκπομπές από όλες τις πτήσεις από αεροδρόμιο ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους και τις πτήσεις που φθάνουν στο αεροδρόμιο αυτό από τρίτη χώρα, οι οποίες οφείλονται στις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος Ι·

ιδ) “ιστορικές εκπομπές των αεροπορικών μεταφορών”: ο αριθμητικός μέσος των ετήσιων εκπομπών κατά τα ημερολογιακά έτη 2004, 2005 και 2006 από αερο-

4. Μετά το άρθρο 3 παρεμβάλλεται το ακόλουθο Κεφάλαιο:

«ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

Αεροπορικές μεταφορές

Άρθρο 3α

Πεδίο εφαρμογής

Οι διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου εφαρμόζονται στην κατανομή και την εκχώρηση δικαιωμάτων εκπομπής για τις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος Ι.

Άρθρο 3β

Αεροπορικές δραστηριότητες

Έως τις ... (*), η Επιτροπή καταρτίζει, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία του άρθρου 23 παράγραφος 2, κατευθυντήριες γραμμές για τη λεπτομερή ερμηνεία των αεροπορικών δραστηριοτήτων του παραρτήματος Ι και, ειδικότερα, των πτήσεων που σχετίζονται με την έρευνα και τη διάσωση, τις πυροσβεστικές πτήσεις, τις πτήσεις για ανθρωπιστικούς σκοπούς, τις πτήσεις για την παροχή ιατρικών υπηρεσιών επείγουσας ανάγκης και τις πτήσεις που εκτελούνται από φορείς εμπορικής εκμετάλλευσης αεροπορικών μεταφορών που πραγματοποιούν, για τρεις διαδοχικές τετράμηνες περιόδους, λιγότερες από 243 πτήσεις ανά περίοδο.

Άρθρο 3γ

Συνολική ποσότητα δικαιωμάτων για τις αεροπορικές μεταφορές

1. Για την περίοδο από 1ης Ιανουαρίου 2012 έως 31 Δεκεμβρίου 2012, η συνολική ποσότητα δικαιωμάτων προς κατανομή σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών ισοδυναμεί με το 100 % των ιστορικών εκπομπών αεροπορικών μεταφορών.

2. Για την αναφερόμενη στο άρθρο 11, παράγραφος 2, περίοδο που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2013 και, ελλείψει τροποποιήσεων συνεπεία της επανεξέτασης που προβλέπει το άρθρο 30, παράγραφος 4, για κάθε περίοδο που ακολουθεί, η συνολική ποσότητα δικαιωμάτων προς κατανομή σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών ισοδυναμεί με το 100 % του γινομένου των ιστορικών εκπομπών των αεροπορικών μεταφορών επί τον αριθμό ετών της περιόδου.

3. Η Επιτροπή επανεξετάζει τη συνολική ποσότητα δικαιωμάτων προς κατανομή σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 30, παράγραφος 4.

4. Έως τις ... (*), η Επιτροπή αποφασίζει σχετικά με τις ιστορικές εκπομπές των αεροπορικών μεταφορών, βασιζόμενη στα βέλτιστα διαθέσιμα δεδομένα και, μεταξύ άλλων, σε εκτιμήσεις βάσει των υφιστάμενων πληροφοριών για την κυκλοφορία. Η απόφαση αυτή εξετάζεται στα πλαίσια της επιτροπής που προβλέπει το άρθρο 23, παράγραφος 1.

(*) Έξι μήνες από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 3δ

Μέθοδος κατανομής των δικαιωμάτων για τις αεροπορικές μεταφορές μέσω πλειστηριασμού

1. Κατά την περίοδο που αναφέρεται στο άρθρο 3γ, παράγραφος 1, το 10 % των δικαιωμάτων τίθεται σε πλειστηριασμό.
2. Για τις μελλοντικές περιόδους, το προβλεπόμενο στην παράγραφο 1 προς πλειστηριασμό ποσοστό μπορεί να αυξηθεί στα πλαίσια της γενικής επανεξέτασης της παρούσας οδηγίας.
3. Θα εκδοθεί κανονισμός με λεπτομερείς διατάξεις για τον εκπλειστηριασμό από τα κράτη μέλη δικαιωμάτων που δεν απαιτείται να κατανεμηθούν δωρεάν σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου ή το άρθρο 3στ, σημείο 8. Ο αριθμός των εκπλειστηριαζόμενων δικαιωμάτων από κάθε κράτος μέλος σε κάθε περίοδο είναι ανάλογος με το μεριδίό του στο σύνολο των αποδιδόμενων στην αεροπορία εκπομπών για όλα τα κράτη μέλη για το έτος αναφοράς, οι οποίες έχουν αποτελέσει αντικείμενο έκδοσης σύμφωνα με το άρθρο 14, παράγραφος 3, και εξακρίβωσης σύμφωνα με το άρθρο 15. Για την περίοδο που ορίζει το άρθρο 3γ, παράγραφος 1, το έτος αναφοράς είναι το 2010 ενώ για κάθε μετέπειτα περίοδο που ορίζει το άρθρο 3γ, έτος αναφοράς είναι το ημερολογιακό έτος που λήγει 24 μήνες πριν από την έναρξη της περιόδου την οποία αφορά ο πλειστηριασμός.

Δεδομένου ότι ο προαναφερόμενος κανονισμός έχει ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας διά συμπληρώσεώς της, εκδίδεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο του άρθρου 23, παράγραφος 3.

4. Εναπόκειται στα κράτη μέλη να καθορίζουν τον τρόπο με τον οποίο χρησιμοποιούνται τα έσοδα από τον εκπλειστηριασμό των δικαιωμάτων. Τα έσοδα αυτά θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπιση της αλλαγής του κλίματος στην ΕΕ και σε τρίτες χώρες και για την κάλυψη των δαπανών που συνεπάγεται η παρούσα οδηγία για το εντεταλμένο κράτος μέλος.

5. Οι πληροφορίες που παρέχονται στην Επιτροπή σύμφωνα με την παρούσα οδηγία δεν απαλλάσσουν τα κράτη μέλη από την υποχρέωση κοινοποίησης που υπέχουν από το άρθρο 88, παράγραφος 3, της Συνθήκης.

Άρθρο 3ε

Κατανομή και εκχώρηση δικαιωμάτων σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών

1. Για κάθε περίοδο που ορίζει το άρθρο 3γ, κάθε φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών δύναται να καταθέσει αίτηση για δικαιώματα που πρόκειται να κατανεμηθούν δωρεάν. Η αίτηση αυτή μπορεί να κατατεθεί με την υποβολή στην αρμόδια αρχή του εντεταλμένου κράτους μέλους εξακριβωμένων τονοχιλιομετρικών δεδομένων για τις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος I που άσκησε ο εν λόγω φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών κατά το έτος παρακολούθησης. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, το έτος παρακολούθησης είναι το ημερολογιακό έτος που λήγει 24 μήνες πριν από την έναρξη της περιόδου την οποία αφορά η αίτηση σύμφωνα με τα παραρτήματα IV και V, ή, όσον αφορά την περίοδο που αναφέ-

ρεται στο άρθρο 3γ παράγραφος 1, το έτος 2010. Οι αιτήσεις υποβάλλονται τουλάχιστον 21 μήνες πριν από την έναρξη της περιόδου την οποία αφορούν, ή, όσον αφορά την περίοδο που αναφέρεται στο άρθρο 3γ, παράγραφος 1, έως τις 31 Μαρτίου 2011.

2. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν στη Επιτροπή τις αιτήσεις που λαμβάνουν βάσει της παραγράφου 1, τουλάχιστον 18 μήνες πριν από την έναρξη της περιόδου την οποία αφορούν ή, όσον αφορά την περίοδο που αναφέρεται στο άρθρο 3γ, παράγραφος 1, έως τις 30 Ιουνίου 2011.

3. Τουλάχιστον 15 μήνες πριν από την έναρξη κάθε περιόδου από τις οριζόμενες στο άρθρο 3γ, παράγραφος 2, ή, όσον αφορά την περίοδο που ορίζει το άρθρο 3γ, παράγραφος 1, έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011, η Επιτροπή υπολογίζει και λαμβάνει απόφαση σχετικά με:

- α) τη συνολική ποσότητα δικαιωμάτων προς κατανομή για την εν λόγω περίοδο σύμφωνα με το άρθρο 3γ,
- β) τον αριθμό δικαιωμάτων που θα εκπλειστηριαστούν κατά την εν λόγω περίοδο σύμφωνα με το άρθρο 3δ,
- γ) τον αριθμό δικαιωμάτων στο ειδικό αποθεματικό για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών κατά την εν λόγω περίοδο σύμφωνα με το άρθρο 3στ, παράγραφος 1,
- δ) τον αριθμό δικαιωμάτων που θα κατανεμηθούν δωρεάν κατά την εν λόγω περίοδο με αφαίρεση του αριθμού δικαιωμάτων που προβλέπεται στα σημεία β) και γ) από το σύνολο των δικαιωμάτων για τα οποία έχει ληφθεί απόφαση κατά τα προβλεπόμενα στο σημείο α), και
- ε) τον συντελεστή σύγκρισης που θα χρησιμοποιηθεί για τη δωρεάν κατανομή δικαιωμάτων στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών των οποίων οι αιτήσεις υποβλήθηκαν στην Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 2.

Ο αναφερόμενος στο στοιχείο ε) συντελεστής σύγκρισης, εκπεφρασμένος ως δικαιώματα ανά τονοχιλιόμετρο, υπολογίζεται με διαίρεση του αριθμού δικαιωμάτων που αναφέρεται στο στοιχείο δ) διά του αθροίσματος των τονοχιλιομετρικών δεδομένων που περιλαμβάνονται στις αιτήσεις οι οποίες υποβλήθηκαν στην Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 2.

4. Εντός τριών μηνών από την ημερομηνία έκδοσης απόφασης της Επιτροπής δυνάμει της παραγράφου 3, κάθε εντεταλμένο κράτος μέλος υπολογίζει και δημοσιεύει:

- α) τη συνολική κατανομή δικαιωμάτων για τη συγκεκριμένη περίοδο σε κάθε φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών του οποίου η αίτηση υποβλήθηκε στην Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 2, υπολογιζόμενη με πολλαπλασιασμό των τονοχιλιομετρικών δεδομένων που περιλαμβάνονται στην αίτηση επί τον συντελεστή σύγκρισης που προβλέπει η παράγραφος 3 στοιχείο ε), και
- β) την κατανομή δικαιωμάτων σε κάθε φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών ανά έτος, προσδιοριζόμενη με διαίρεση της οικείας συνολικής κατανομής δικαιωμάτων για την περίοδο, όπως υπολογίζεται δυνάμει του στοιχείου α), διά του αριθμού ετών της περιόδου κατά την οποία ο εν λόγω φορέας εκμετάλλευσης άσκησε αεροπορική δραστηριότητα του παραρτήματος I.

5. Η αρμόδια αρχή του εντεταλμένου κράτους μέλους εκχωρεί σε κάθε φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, μέχρι τις 28 Φεβρουαρίου 2012 και τις 28 Φεβρουαρίου κάθε επόμενου έτους, τον αριθμό δικαιωμάτων που του αναλογεί βάσει της κατανομής για το δεδομένο έτος, δυνάμει των διατάξεων του παρόντος άρθρου ή του άρθρου 3στ.

Άρθρο 3στ

Ειδικό αποθεματικό για ορισμένους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών

1. Σε κάθε περίοδο προβλεπόμενη στο άρθρο 3γ, παράγραφος 2, το 3 % του συνολικού αριθμού δικαιωμάτων προς κατανομή εγγράφεται σε ειδικό αποθεματικό για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών:

- α) οι οποίοι αρχίζουν να εκτελούν αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος I μετά το έτος παρακολούθησης σχετικά με το οποίο υπεβλήθησαν τονοχιλιμετρικά δεδομένα δυνάμει του άρθρου 3ε, παράγραφος 1, όσον αφορά περίοδο που προβλέπεται στο άρθρο 3γ, παράγραφος 2, ή
- β) των οποίων τα τονοχιλιμετρικά δεδομένα δείχνουν μέση ετήσια αύξηση άνω του 18 % μεταξύ του έτους παρακολούθησης για το οποίο υπεβλήθησαν τονοχιλιμετρικά δεδομένα δυνάμει του άρθρου 3ε, παράγραφος 1, όσον αφορά περίοδο που προβλέπεται στο άρθρο 3γ, παράγραφος 2, και του δεύτερου ημερολογιακού έτους αυτής της περιόδου,

και των οποίων η δραστηριότητα που προβλέπεται στο σημείο α) ή η πρόσθετη δραστηριότητα που προβλέπεται στο σημείο β) δεν αποτελεί, είτε εξ ολοκλήρου είτε εν μέρει, τη συνέχιση αεροπορικής δραστηριότητας που εκτελούσε προηγουμένως άλλος φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

2. Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών που είναι επιλέξιμος δυνάμει της παραγράφου 1 μπορεί να ζητήσει δωρεάν κατανομή δικαιωμάτων από το ειδικό αποθεματικό υποβάλλοντας αίτηση στην αρμόδια αρχή του οικείου εντεταλμένου κράτους μέλους. Οι αιτήσεις υποβάλλονται μέχρι τις 30 Ιουνίου του τρίτου έτους της σχετικής περιόδου του άρθρου 3γ, παράγραφος 2.

3. Η αίτηση της παραγράφου 2:

- α) περιλαμβάνει εξακριβωμένα τονοχιλιμετρικά δεδομένα κατά τα προβλεπόμενα στα παραρτήματα IV και V για τις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος I, τις οποίες έχει εκτελέσει ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών κατά το δεύτερο ημερολογιακό έτος της σχετικής με την αίτηση περιόδου του άρθρου 3γ, παράγραφος 2,
- β) παρέχει αποδείξεις ότι πληρούνται τα κριτήρια επιλεξιμότητας της παραγράφου 1, και
- γ) στην περίπτωση φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εμπίπτουν στις διατάξεις της παραγράφου 1, στοιχείο β), αναφέρει:
 - i) την ποσοστιαία αύξηση τονοχιλιμέτρων που διήνυσε ο συγκεκριμένος φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών μεταξύ του έτους παρακολούθησης για το οποίο υποβλήθηκαν τονοχιλιμετρικά δεδομένα δυνάμει του άρθρου 3ε, παράγραφος 1, σε σχέση με περίοδο προβλεπόμενη στο άρθρο 3γ, παράγραφος 2, και το δεύτερο ημερολογιακό έτος αυτής της περιόδου.
 - ii) την απόλυτη αύξηση τονοχιλιμέτρων που διήνυσε ο συγκεκριμένος φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών

μεταξύ του έτους παρακολούθησης για το οποίο υποβλήθηκαν τονοχιλιμετρικά δεδομένα δυνάμει του άρθρου 3ε, παράγραφος 1, σε σχέση με περίοδο προβλεπόμενη στο άρθρο 3γ, παράγραφος 2, και το δεύτερο ημερολογιακό έτος αυτής της περιόδου.

- iii) την απόλυτη αύξηση τονοχιλιμέτρων που διήνυσε ο συγκεκριμένος φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών μεταξύ του έτους παρακολούθησης για το οποίο υποβλήθηκαν τονοχιλιμετρικά δεδομένα δυνάμει του άρθρου 3ε, παράγραφος 1, σε σχέση με περίοδο προβλεπόμενη στο άρθρο 3γ, παράγραφος 2, και το δεύτερο ημερολογιακό έτος αυτής της περιόδου, η οποία υπερβαίνει το ποσοστό που ορίζεται στην παράγραφο 1, στοιχείο β).

4. Το αργότερο 6 μήνες από την προθεσμία υποβολής αίτησης δυνάμει της παραγράφου 2, τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή τις αιτήσεις που παρέλαβαν δυνάμει των διατάξεων της εν λόγω παραγράφου.

5. Το αργότερο 12 μήνες από την προθεσμία υποβολής αίτησης δυνάμει της παραγράφου 2, η Επιτροπή αποφασίζει για τον συντελεστή σύγκρισης που θα χρησιμοποιηθεί για την κατανομή δωρεάν δικαιωμάτων σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που υπέβαλαν αιτήσεις προς την Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 4.

Με την επιφύλαξη της παραγράφου 6, ο συντελεστής σύγκρισης υπολογίζεται με διαίρεση του αριθμού δικαιωμάτων του ειδικού αποθεματικού διά του αθροίσματος:

- α) των τονοχιλιμετρικών δεδομένων για φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εμπίπτουν στις διατάξεις της παραγράφου 1, στοιχείο α), τα οποία περιλαμβάνονται σε αιτήσεις που έχουν υποβληθεί στην Επιτροπή σύμφωνα με τις παραγράφους 3 και 4, και
- β) της απόλυτης αύξησης τονοχιλιμέτρων η οποία υπερβαίνει το ποσοστό που καθορίζεται στην παράγραφο 1, στοιχείο β), για φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εμπίπτουν στις διατάξεις της παραγράφου 1, στοιχείο α), τα οποία περιλαμβάνονται σε αιτήσεις που έχουν υποβληθεί στην Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 3, στοιχείο γ), σημείο iii) και την παράγραφο 4.

6. Ο συντελεστής σύγκρισης που προβλέπει η παράγραφος 5 δεν οδηγεί σε ετήσια κατανομή ανά τονοχιλιόμετρο μεγαλύτερη της ετήσιας κατανομής ανά τονοχιλιόμετρο που παρέχεται σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών δυνάμει του άρθρου 3ε, παράγραφος 4.

7. Εντός 3 μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία η Επιτροπή εκδίδει απόφαση δυνάμει της παραγράφου 5, κάθε εντεταλμένο κράτος μέλος υπολογίζει και δημοσιεύει:

- α) την κατανομή δικαιωμάτων από το ειδικό αποθεματικό προς κάθε φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών που υπέβαλε αίτηση προς την Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 4. Η κατανομή αυτή υπολογίζεται με πολλαπλασιασμό του συντελεστή σύγκρισης που προβλέπει η παράγραφος 5 επί:
 - i) στην περίπτωση φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εμπίπτουν στις διατάξεις της παραγράφου 1, στοιχείο α), τα τονοχιλιμετρικά δεδομένα που περιλαμβάνονται στην αίτηση η οποία έχει υποβληθεί προς την Επιτροπή δυνάμει της παραγράφου 3, στοιχείο α), και της παραγράφου 4,

ii) στην περίπτωση φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εμπίπτουν στις διατάξεις της παραγράφου 1, στοιχείο β), την απόλυτη αύξηση τονοχιλιομέτρων που υπερβαίνει το ποσοστό που ορίζεται στην παράγραφο 1, στοιχείο β), τα οποία περιλαμβάνονται στην αίτηση που έχει υποβληθεί προς την Επιτροπή δυνάμει της παραγράφου 3, στοιχείο γ), σημείο iii), και της παραγράφου 4, και

β) την κατανομή δικαιωμάτων για κάθε φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών και για κάθε έτος, η οποία καθορίζεται με διαίρεση της οικείας κατανομής δικαιωμάτων δυνάμει του στοιχείου α) δια του αριθμού των πλήρων ημερολογιακών ετών που απομένουν κατά την περίοδο που προβλέπει το άρθρο 3γ, παράγραφος 2, την οποία αφορά η κατανομή.

8. Όσα δικαιώματα του ειδικού αποθεματικού δεν καταναμεθούν εκπλειστηριάζονται από τα κράτη μέλη.

9. Η Επιτροπή δύναται να θεσπίσει λεπτομερείς κανόνες για τη λειτουργία του ειδικού αποθεματικού που προβλέπει το παρόν άρθρο, μεταξύ των οποίων η αξιολόγηση της συμμόρφωσης προς τα κριτήρια επιλεξιμότητας της παραγράφου 1. Τα μέτρα αυτά, τα οποία έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας διά συμπλήρωσής της, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο του άρθρου 23, παράγραφος 3.

Άρθρο 3ζ

Σχέδια παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων

Το εντεταλμένο κράτος μέλος μεριμνά ώστε κάθε φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών να υποβάλλει στην αρμόδια αρχή του κράτους αυτού σχέδιο παρακολούθησης στο οποίο καθορίζονται μέτρα για την παρακολούθηση και την υποβολή σχετικής έκθεσης όσον αφορά τις εκπομπές και τα τονοχιλιομετρικά δεδομένα, προκειμένου για αιτήσεις του άρθρου 3δ, και ώστε τα σχέδια αυτά να εγκρίνονται από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές που θεσπίζονται σύμφωνα με το άρθρο 14.»

5. Παρεμβάλλονται ο ακόλουθος τίτλος και το ακόλουθο άρθρο:

«ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

Σταθερές εγκαταστάσεις

Άρθρο 3η

Πεδίο εφαρμογής

Οι διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου εφαρμόζονται στις άδειες εκπομπής αερίων θερμοκηπίου και στην κατανομή και εκχώρηση δικαιωμάτων για τις δραστηριότητες του παραρτήματος I, εκτός των αεροπορικών δραστηριοτήτων.»

6. Το στοιχείο ε) του άρθρου 6, παράγραφος 2, αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) υποχρέωση παράδοσης δικαιωμάτων, εκτός των δικαιωμάτων που έχουν εκχωρηθεί βάσει του Κεφαλαίου II, 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.»

7. Μετά το άρθρο 11 παρεμβάλλεται ο ακόλουθος τίτλος:

«ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

Διατάξεις για τις αεροπορικές μεταφορές και τις σταθερές εγκαταστάσεις».

8. Στο άρθρο 11α παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«1α. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, τα κράτη μέλη επιτρέπουν σε κάθε φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, για καθεμία από τις οριζόμενες στο άρθρο 3γ περιόδους, να χρησιμοποιεί CER και ERU από δραστηριότητες έργων. Κατά την περίοδο του άρθρου 3γ, παράγραφος 1, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορούν να χρησιμοποιούν CER και ERU σε ποσοστό έως 15 % του αριθμού δικαιωμάτων που υποχρεούνται να παραδώσουν σύμφωνα με το άρθρο 12, παράγραφος 2α.

Για τις επόμενες περιόδους, το ποσοστό αποφασίζεται με τη διαδικασία προσδιορισμού της χρησιμοποίησης CER και ERU από δραστηριότητες έργων, στα πλαίσια της επανεξέτασης της παρούσας οδηγίας και λαμβανομένης υπόψη της ανάπτυξης του διεθνούς καθεστώτος για την αλλαγή του κλίματος.

Η Επιτροπή δημοσιεύει το ανωτέρω ποσοστό τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την έναρξη κάθε περιόδου του άρθρου 3γ.»

9. Στο άρθρο 11β, παράγραφος 2, η λέξη «εγκαταστάσεις» αντικαθίσταται από τη λέξη «δραστηριότητες».

10. Το άρθρο 12 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 2, μετά τη λέξη «σκοπούς» παρεμβάλλονται οι λέξεις «τήρησης των υποχρεώσεων φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών βάσει της παραγράφου 2α ή»·

β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«2α. Τα εντεταλμένα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε, το αργότερο στις 30 Απριλίου κάθε έτους, κάθε φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών να παραδίδει αριθμό δικαιωμάτων που αντιστοιχεί στις συνολικές εκπομπές κατά τη διάρκεια του προηγούμενου ημερολογιακού έτους, όπως έχουν εξακριβωθεί σύμφωνα με το άρθρο 15, από αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος I τις οποίες άσκησε ο συγκεκριμένος φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Τα κράτη μέλη μεριμνούν, στη συνέχεια, για την ακύρωση των δικαιωμάτων που παραδίδονται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο.»

γ) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε, το αργότερο στις 30 Απριλίου κάθε έτους, ο φορέας εκμετάλλευσης κάθε εγκατάστασης να παραδίδει αριθμό δικαιωμάτων, εκτός των δικαιωμάτων που έχουν εκχωρηθεί δυνάμει του Κεφαλαίου II, που αντιστοιχεί στις συνολικές εκπομπές από την εν λόγω εγκατάσταση κατά τη διάρκεια του προηγούμενου ημερολογιακού έτους, όπως έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο 15 και στη συνέχεια τα εν λόγω δικαιώματα να ακυρώνονται».

11. Στο άρθρο 13, παράγραφος 3, οι λέξεις «άρθρο 12, παράγραφος 3» αντικαθίστανται από τις λέξεις «άρθρο 12, παράγραφος 2α ή 3».

12. Το άρθρο 14 τροποποιείται ως εξής:

α) στην πρώτη περίοδο της παραγράφου 1:

i) μετά τη λέξη «δραστηριότητες» παρεμβάλλονται οι λέξεις «και τα τονοχιλιμετρικά δεδομένα για την υποβολή αίτησης βάσει του άρθρου 3ε ή 3στ»,

ii) οι λέξεις «, έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2003» διαγράφονται, και

β) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε κάθε φορέας εκμετάλλευσης μιας εγκατάστασης ή φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών να υποβάλλει στην αρμόδια αρχή έκθεση για τις εκπομπές στη διάρκεια κάθε ημερολογιακού έτους από την εγκατάσταση ή, από την 1η Ιανουαρίου 2010 και μετά, από το αεροσκάφος που εκμεταλλεύεται, μετά τη λήξη του εν λόγω έτους, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές.»

13. Το άρθρο 15 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 15

Διακρίβωση

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι εκθέσεις που υποβάλλουν οι φορείς εκμετάλλευσης και φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών βάσει του άρθρου 14, παράγραφος 3, ελέγχονται σύμφωνα με τα κριτήρια που εκτίθενται στο παράρτημα V και στις λεπτομερείς διατάξεις που ενδεχομένως θεσπίζονται από την Επιτροπή σύμφωνα με το παρόν άρθρο, και ότι ενημερώνεται η αρμόδια αρχή.

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι φορέας εκμετάλλευσης και φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών η έκθεση του οποίου δεν έχει κριθεί ως ικανοποιητική σύμφωνα με τα κριτήρια του παραρτήματος V και των λεπτομερών διατάξεων που ενδεχομένως θεσπίζονται από την Επιτροπή σύμφωνα με το παρόν άρθρο, έως τις 31 Μαρτίου κάθε έτους, όσον αφορά τις εκπομπές κατά τη διάρκεια του προηγούμενου έτους, δεν θα μπορεί να πραγματοποιεί περαιτέρω μεταβιβάσεις δικαιωμάτων μέχρις ότου η έκθεσή του κριθεί ικανοποιητική.

Η Επιτροπή μπορεί να θεσπίζει, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία του άρθρου 23, παράγραφος 2, λεπτομερείς διατάξεις για τη διακρίβωση των εκθέσεων και των αιτήσεων που υποβάλλονται από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών δυνάμει του άρθρου 14, παράγραφος 3, και των άρθρων 3δ και 3στ, αντίστοιχα.»

14. Το άρθρο 16 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1, οι λέξεις «έως τις 31 Δεκεμβρίου 2003 το αργότερο,» διαγράφονται,

β) οι παράγραφοι 2 και 3 αντικαθίστανται από τα ακόλουθα κείμενα:

«2. Τα κράτη μέλη μεριμνούν για τη δημοσίευση των ονομάτων των φορέων εκμετάλλευσης και φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών που έχουν παραβιάσει απαιτήσεις για την παράδοση επαρκών δικαιωμάτων δυνάμει της παρούσας οδηγίας.

3. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι κάθε φορέας εκμετάλλευσης και φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών που δεν παραδίδει έως τις 30 Απριλίου κάθε έτους επαρκή δικαιώματα για την κάλυψη των εκπομπών κατά τη διάρκεια του προηγούμενου έτους, υπόκειται στην καταβολή προστίμου για υπέρβαση εκπομπών. Το πρόστιμο ανέρχεται σε 100 ευρώ για κάθε τόνο εκπομπών ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα για τον οποίο ο φορέας δεν παρέδωσε δικαιώματα. Η καταβολή του προστίμου δεν απαλλάσσει τον φορέα από την υποχρέωση να παραδώσει, κατά την επιστροφή δικαιωμάτων για το επόμενο ημερολογιακό έτος, δικαιώματα για ποσότητες εκπομπών ίσες με τις καθ' υπέρβαση εκπομπές.»

γ) προστίθενται οι εξής παράγραφοι:

«5. Σε περίπτωση που ένας φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας και όταν άλλα μέτρα εφαρμογής δεν εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση, το οικείο εντεταλμένο κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει από την Επιτροπή να αποφασίσει την επιβολή απαγόρευσης λειτουργίας για τον συγκεκριμένο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

6. Οι αιτήσεις των εντεταλμένων κρατών μελών δυνάμει της παραγράφου 5 περιλαμβάνουν:

α) στοιχεία που αποδεικνύουν ότι ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών δεν συμμορφώνεται με τις δυνάμει της παρούσας οδηγίας υποχρεώσεις του,

β) λεπτομερή στοιχεία για την ενέργειες επιβολής που έχει αναλάβει το εν λόγω κράτος μέλος,

γ) στοιχεία που δικαιολογούν την επιβαλλόμενη απαγόρευση λειτουργίας σε κοινοτικό επίπεδο,

δ) σύσταση για τη σκοπιμότητα απαγόρευσης λειτουργίας στο κοινοτικό επίπεδο και τυχόν προϋποθέσεις που θα πρέπει να ισχύουν.

7. Οσάκις υποβάλλονται στην Επιτροπή αιτήσεις όπως οι προβλεπόμενες στην παράγραφο 5, η Επιτροπή ενημερώνει τα άλλα κράτη μέλη (μέσω των αντιπροσώπων τους στην επιτροπή που προβλέπει το άρθρο 23, παράγραφος 1, και σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπει ο κανονισμός διαδικασίας της επιτροπής).

8. Πριν από την έκδοση αποφάσεως κατόπιν αιτήματος βάσει της παραγράφου 5 και εφόσον είναι ενδεδειγμένο και εφικτό, διεξάγονται διαβουλεύσεις με τις αρχές που είναι αρμόδιες για την κανονιστική εποπτεία του συγκεκριμένου φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Οσάκις είναι δυνατόν, οι διαβουλεύσεις διεξάγονται από κοινού από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη.

9. Όταν η Επιτροπή εξετάζει το ενδεχόμενο να εκδώσει απόφαση κατόπιν αιτήματος βάσει της παραγράφου 5, κοινοποιεί στον ενδιαφερόμενο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών τα ουσιώδη στοιχεία και το σκεπτικό που συνιστούν τη βάση για την απόφαση αυτή. Στον ενδιαφερόμενο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών παρέχεται η δυνατότητα να υποβάλει στην Επιτροπή έγγραφα σχόλια εντός 10 εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία της κοινοποίησης.

10. Κατόπιν σχετικού αιτήματος κράτους μέλους, η Επιτροπή δύναται, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία του άρθρου 23, παράγραφος 2, να αποφασίσει την επιβολή απαγόρευσης λειτουργίας για τον συγκεκριμένο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

11. Κάθε κράτος μέλος επιβάλλει την εκτέλεση, στο έδαφός του, των αποφάσεων που εκδίδονται δυνάμει της παραγράφου 10. Ενημερώνει την Επιτροπή για τυχόν μέτρα που λαμβάνονται για την εκτέλεση των αποφάσεων αυτών.

12. Ανάλογα με την περίπτωση, θεσπίζονται λεπτομερείς κανόνες όσον αφορά τις διαδικασίες που προβλέπει το παρόν άρθρο. Τα μέτρα αυτά, τα οποία αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας διά συμπληρώσεώς της, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο του άρθρου 23, παράγραφος 3.».

15. Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 18α

Εντεταλμένο κράτος μέλος

1. Το εντεταλμένο κράτος μέλος ως προς έναν φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών είναι:

α) προκειμένου για φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών που διαθέτει έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης, η οποία έχει χορηγηθεί από κράτος μέλος σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων (*), το κράτος μέλος που χορήγησε την άδεια εκμετάλλευσης για τον συγκεκριμένο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, και

β) σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, το κράτος μέλος με το υψηλότερο κατ' εκτίμηση επίπεδο αποδιδόμενων στην αεροπορία εκπομπών από πτήσεις που πραγματοποιήθηκαν από τον συγκεκριμένο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών κατά το έτος αναφοράς.

2. Εάν, κατά τα πρώτα δύο έτη περιόδου προβλεπόμενης στο άρθρο 3γ, ένας φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εμπίπτει στις διατάξεις της παραγράφου 1, στοιχείο β), του παρόντος άρθρου δεν έχει παραδώσει στο οικείο εντεταλμένο κράτος μέλος κανένα καταναμημένο δικαίωμα εκπομπής από πτήσεις που έχει εκτελέσει, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών μεταβιβάζεται σε άλλο εντεταλμένο κράτος μέλος για την επόμενη περίοδο. Το νέο εντεταλμένο κράτος μέλος είναι το κράτος μέλος με τις περισσότερες κατ' εκτίμηση παραδιδόμενες εκπομπές από πτήσεις που έχει εκτελέσει ο εν λόγω φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών κατά τα δύο πρώτα έτη της προηγούμενης περιόδου.

3. Η Επιτροπή, βασιζόμενη στα βέλτιστα διαθέσιμα στοιχεία:

α) δημοσιεύει, πριν από την 1η Φεβρουαρίου 2009, κατάλογο των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών που ασκούσαν αεροπορική δραστηριότητα του παραρτήματος Ι την 1η Ιανουαρίου 2006 ή μετά την ημερομηνία αυτήν, στον οποίο προσδιορίζεται το εντεταλμένο κράτος μέλος για κάθε φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών σύμφωνα με την παράγραφο 1, και

β) ενημερώνει τον εν λόγω κατάλογο πριν από την 1η Φεβρουαρίου κάθε επόμενου έτους, ώστε να περιλαμβάνει τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που άσκησαν μεταγενέστερα αεροπορική δραστηριότητα του παραρτήματος Ι.

4. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, ως έτος αναφοράς νοείται, στην περίπτωση φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών που άρχισε να λειτουργεί στην Κοινότητα μετά την 1η Ιανουαρίου 2006, το πρώτο ημερολογιακό έτος λειτουργίας, σε όλες δε τις άλλες περιπτώσεις, το ημερολογιακό έτος που άρχισε την 1η Ιανουαρίου 2006.

Άρθρο 18β

Βοήθεια από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol)

Για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που υπέχει από το άρθρο 3γ, παράγραφος 4, και από το άρθρο 18α, η Επιτροπή μπορεί να ζητεί τη βοήθεια του Eurocontrol και να συνάπτει προς τούτο κάθε ενδεδειγμένη συμφωνία με τον εν λόγω οργανισμό.

(*) ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 1».

16. Το άρθρο 19 παράγραφος 3 τροποποιείται ως εξής:

α) η τελευταία παράγραφος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ο εν λόγω κανονισμός περιλαμβάνει επίσης διατάξεις που αφορούν τη χρήση και τον εντοπισμό των CER και ERU στο κοινοτικό σύστημα και την παρακολούθηση του επιπέδου της χρήσης αυτής καθώς και διατάξεις για να ληφθεί υπόψη η ένταξη των αεροπορικών δραστηριοτήτων στο κοινοτικό σύστημα.».

β) προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Ο κανονισμός σχετικά με τυποποιημένο και ασφαλές σύστημα μητρώων εξασφαλίζει ότι τα δικαιώματα, CER και ERU που παραδίδονται από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών μεταφέρονται στους λογαριασμούς απόσυρσης των κρατών μελών για την πρώτη περίοδο δεσμεύσεων του Πρωτοκόλλου του Κιότο, μόνον εφόσον τα εν λόγω δικαιώματα, CER και ERU αντιστοιχούν στις εκπομπές που περιλαμβάνονται στα εθνικά σύνολα των εθνικών απογραφών των κρατών μελών κατά την περίοδο αυτή».

17. Στο άρθρο 23, η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.».

18. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 25α

Μέτρα τρίτων χωρών για τον περιορισμό των επιπτώσεων των αεροπορικών μεταφορών στην αλλαγή του κλίματος

1. Εάν τρίτη χώρα θεσπίσει μέτρα για τον περιορισμό των επιπτώσεων στην αλλαγή του κλίματος των πτήσεων από τη χώρα αυτή προς την Κοινότητα, η Επιτροπή, κατόπιν διαβουλεύσεως με την εν λόγω τρίτη χώρα και τα κράτη μέλη στα πλαίσια της επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 23, παράγραφος 1, εξετάζει τις διαθέσιμες επιλογές με σκοπό να δημιουργηθεί η καλύτερη δυνατή αλληλεπίδραση του κοινοτικού συστήματος με τα μέτρα των τρίτων χωρών.

Εφόσον χρειάζεται, η Επιτροπή μπορεί να υιοθετεί τροποποιήσεις, ώστε οι πτήσεις από την εν λόγω τρίτη χώρα να εξαιρεθούν από τις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος I ή ώστε να επέλθει κάθε άλλη αναγκαία τροποποίηση στις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος I με συμφωνία δυνάμει του τέταρτου εδαφίου. Τα μέτρα αυτά τα οποία αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας διά συμπληρώσεώς της, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο του άρθρου 23, παράγραφος 3.

Η Επιτροπή δύναται να προτείνει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο οιαδήποτε άλλη τροποποίηση στην παρούσα οδηγία.

Η Επιτροπή δύναται επίσης, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, να υποβάλλει συστάσεις προς το Συμβούλιο σύμφωνα με το άρθρο 300, παράγραφος 1, της Συνθήκης για την έναρξη διαπραγματεύσεων με σκοπό τη σύναψη συμφωνίας με την ενδιαφερόμενη τρίτη χώρα.

2. Η Κοινότητα και τα κράτη μέλη της εξακολουθούν να επιδιώκουν συμφωνία για παγκόσμια μέτρα μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις αεροπορικές μεταφορές. Με την προοπτική οποιασδήποτε τέτοιας συμφωνίας, η Επιτροπή θα εξετάσει εάν χρειάζονται τροποποιήσεις της παρούσας οδηγίας, όπως εφαρμόζεται στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών.».

19. Το άρθρο 28 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο β) της παραγράφου 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) ο οποίος είναι υπεύθυνος για την παράδοση δικαιωμάτων, εκτός των δικαιωμάτων που εκχωρούνται δυνάμει του Κεφαλαίου II, ίσων προς τις συνολικές εκπομπές από τις εγκαταστάσεις της ομάδας, κατά παρέκκλιση από τα άρθρα 6, παράγραφος 2, στοιχείο ε), και 12, παράγραφος 3· και»

β) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Ο επιμελητής υπόκειται στις κυρώσεις που προβλέπονται για την παραβίαση απαιτήσεων σχετικά με την επιστροφή επαρκών δικαιωμάτων, εκτός των δικαιωμάτων που εκχωρούνται δυνάμει του Κεφαλαίου II, για την κάλυψη των συνολικών εκπομπών από εγκαταστάσεις της ομάδας, κατά παρέκκλιση από το άρθρο 16, παράγραφοι 2, 3 και 4.».

20. Στο άρθρο 30 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«4. Έως την 1η Ιουνίου του 2015, η Επιτροπή επανεξετάζει, βάσει της παρακολούθησης και της πείρας από την εφαρμογή της, τη λειτουργία της παρούσας οδηγίας σε σχέση με τις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος I και ενδεχομένως υποβάλλει προτάσεις. Η Επιτροπή λαμβάνει ειδικότερα υπόψη τα εξής:

- α) τις επιπτώσεις και τον αντίκτυπο της παρούσας οδηγίας στην εν γένει λειτουργία του κοινοτικού συστήματος,
- β) τη λειτουργία της αγοράς δικαιωμάτων της αεροπορίας, με ιδιαίτερη ανάλυση των τυχόν διαταραχών στη λειτουργία της,
- γ) την περιβαλλοντική απόδοση του κοινοτικού συστήματος και το βαθμό κατά τον οποίον θα πρέπει να μειωθεί ο συνολικός αριθμός δικαιωμάτων που κατανέμονται στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών δυνάμει του άρθρου 3γ, σύμφωνα με τους γενικούς στόχους της ΕΕ για τη μείωση των εκπομπών,
- δ) τις επιπτώσεις του κοινοτικού συστήματος στον κλάδο αεροπορικών μεταφορών,
- ε) τη διατήρηση του ειδικού αποθεματικού για φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, λαμβάνοντας υπόψη την πιθανότητα σύγκλισης μεταξύ ποσοστών αύξησης σε ολόκληρο τον κλάδο,
- στ) τις επιπτώσεις του κοινοτικού συστήματος στη διαρθρωτική εξάρτηση των νησιωτικών, των μεσόγειων και των περιφερειακών περιοχών της Κοινότητας από τις αεροπορικές μεταφορές,
- ζ) κατά πόσον ένα σύστημα πύλης θα μπορούσε να περιληφθεί ώστε να διευκολύνει το εμπόριο δικαιωμάτων εκπομπών μεταξύ φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών και φορέων εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων, ενώ παράλληλα εξασφαλίζεται ότι ουδεμία συναλλαγή δεν μπορεί να καταλήξει σε καθαρή μεταφορά δικαιωμάτων από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων,
- η) τις επιπτώσεις των ορίων αποκλεισμού που διευκρινίζονται στο Παράρτημα I ως προς την πιστοποιημένη μέγιστη μάζα απογείωσης και τον αριθμό ετήσιων πτήσεων που εκτελεί ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών, και
- θ) τον αντίκτυπο που έχει για το κοινοτικό σύστημα η εξαίρεση ορισμένων πτήσεων που εκτελούνται στα πλαίσια των υποχρεώσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών (*).

Η Επιτροπή υποβάλλει στη συνέχεια έκθεση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

(*) ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 8. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1791/2006 (ΕΕ L 363 της 20.12.2006, σ. 1).».

21. Μετά το άρθρο 30 παρεμβάλλεται ο ακόλουθος τίτλος:

«ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

Τελικές διατάξεις».

22. Τα παραρτήματα I, IV και V τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

Μεταφορά στο εσωτερικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο στις ... (*). Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

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

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

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 4

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

...

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

...

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

...

(*) 18 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Τα παραρτήματα I, IV και V της οδηγίας 2003/87/ΕΚ τροποποιούνται ως εξής:

1. Το Παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

α) Ο τίτλος αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:

«ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΣΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΕΦΑΡΜΟΖΕΤΑΙ Η ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ»

β) μετά την παράγραφο 2 παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος πριν από τον πίνακα:

«Το έτος 2012 περιλαμβάνονται όλες οι πτήσεις από ή προς αεροδρόμιο ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους όπου εφαρμόζεται η Συνθήκη»

γ) προστίθεται η ακόλουθη κατηγορία δραστηριοτήτων:

«Αεροπορικές μεταφορές

Πτήσεις από ή προς αεροδρόμια ευρισκόμενα στο έδαφος κράτους μέλους όπου εφαρμόζεται η Συνθήκη.

Διοξείδιο του άνθρακα»

Στην δραστηριότητα αυτή δεν περιλαμβάνονται:

- α) οι πτήσεις που εκτελούνται αποκλειστικά για την μεταφορά, στο πλαίσιο επίσημης αποστολής, βασιλεύοντος μονάρχη και του στενού οικογενειακού κύκλου του, αρχηγών κρατών, αρχηγών κυβερνήσεων και υπουργών χωρών που δεν είναι κράτη μέλη, εφόσον η εν λόγω μετακίνηση τεκμηριώνεται με το κατάλληλο δηλωτικό στο σχέδιο πτήσης,
- β) οι στρατιωτικές πτήσεις που εκτελούνται με στρατιωτικό αεροσκάφος, καθώς και οι τελωνειακές και αστυνομικές πτήσεις,
- γ) οι πτήσεις που αφορούν έρευνα και διάσωση, οι πυροσβεστικές πτήσεις, οι ανθρωπιστικές πτήσεις και οι πτήσεις των ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης που έχουν εγκρίνει από την ενδεδειγμένη αρμόδια αρχή,
- δ) οι πτήσεις που εκτελούνται αποκλειστικώς βάσει κανόνων πτήσης εξ όψεως, όπως αυτοί ορίζονται στο Παράρτημα 2 της σύμβασης του Σικάγου,
- ε) οι πτήσεις που τερματίζονται στο αεροδρόμιο από το οποίο απογειώθηκε το αεροσκάφος και κατά τη διάρκεια των οποίων δεν πραγματοποιήθηκε ενδιάμεση προσγείωση,
- στ) οι εκπαιδευτικές πτήσεις που εκτελούνται αποκλειστικά για την απόκτηση πτυχίου ή τη βαθμολόγηση πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης, όταν αυτό τεκμηριώνεται με κατάλληλη σημείωση στο σχέδιο πτήσης, υπό τον όρο ότι οι πτήσεις αυτές δεν χρησιμεύουν για τη μεταφορά επιβατών ή/και φορτίου, ούτε για τον εντοπισμό θέσης ή τη διαπεραίωση αεροσκάφους,
- ζ) οι πτήσεις που εκτελούνται αποκλειστικά για τον έλεγχο, τη δοκιμή ή την πιστοποίηση αεροσκαφών ή εξοπλισμού πτήσεως ή εδάφους, και
- η) οι πτήσεις που εκτελούνται με αεροσκάφος με πιστοποιημένη μέγιστη μάζα απογείωσης κάτω των 5 700 kg,
- θ) οι πτήσεις που εκτελούνται στα πλαίσια των υποχρεώσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 για τα δρομολόγια εντός των εξόχως απόκεντρων περιοχών κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 299, παράγραφος 2, της Συνθήκης ή για δρομολόγια όπου η προβλεπόμενη χωρητικότητα δεν υπερβαίνει τις 30 000 θέσεις ετησίως, και
- ι) οι πτήσεις, πέραν όσων εκτελούνται αποκλειστικά για τη μεταφορά, στο πλαίσιο επίσημης αποστολής, βασιλεύοντος μονάρχη και του στενού οικογενειακού κύκλου του, αρχηγών κρατών, αρχηγών κυβερνήσεων και υπουργών κράτους μέλους της ΕΕ, οι οποίες εκτελούνται από φορέα εμπορικής εκμετάλλευσης αεροπορικών μεταφορών που πραγματοποιεί, για τρεις συνεχόμενες τετράμηνες περιόδους, λιγότερες από 243 πτήσεις ανά περίοδο, οι οποίες θα ενέπιπταν στη δραστηριότητα αυτήν εάν δεν υπήρχε η παρούσα διάταξη.

2. Το Παράρτημα IV τροποποιείται ως εξής:

α) μετά τον τίτλο του παραρτήματος παρεμβάλλεται ο ακόλουθος τίτλος:

«ΜΕΡΟΣ Α — ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΥΠΟΒΟΛΗ ΕΚΘΕΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΑΠΟ ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ»,

β) προστίθεται το ακόλουθο μέρος Β:

«ΜΕΡΟΣ Β — ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΥΠΟΒΟΛΗ ΕΚΘΕΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΑΠΟ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

Παρακολούθηση εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα

Οι εκπομπές παρακολουθούνται με υπολογισμούς. Οι εκπομπές υπολογίζονται με τον τύπο:

Κατανάλωση καυσίμου × συντελεστής εκπομπών

Στην κατανάλωση καυσίμου συμπεριλαμβάνεται το καύσιμο που καταναλώνει η εφεδρική μονάδα παραγωγής ισχύος. Εφόσον είναι δυνατό, χρησιμοποιείται η πραγματική κατανάλωση καυσίμου για κάθε πτήση, η οποία υπολογίζεται με τον τύπο:

Ποσότητα καυσίμου που περιέχουν οι δεξαμενές του αεροσκάφους μετά την ολοκλήρωση του εφοδιασμού με καύσιμο για την πτήση — Ποσότητα καυσίμου που περιέχουν οι δεξαμενές του αεροσκάφους μετά την ολοκλήρωση του εφοδιασμού με καύσιμο για την επόμενη πτήση + Εφοδιασμός με καύσιμο για την επόμενη πτήση.

Σε περίπτωση που δεν υπάρχουν δεδομένα σχετικά με την πραγματική κατανάλωση καυσίμου, χρησιμοποιείται τυποποιημένη βαθμιδωτή μέθοδος για την κατ' εκτίμηση κατανάλωση καυσίμου από δεδομένα βασισμένα στις βέλτιστες διαθέσιμες πληροφορίες.

Χρησιμοποιούνται οι προκαθορισμένοι από την IPCC (Διακυβερνητική Επιτροπή για την Αλλαγή του Κλίματος) συντελεστές εκπομπών, που περιλαμβάνονται στις κατευθυντήριες γραμμές της IPCC του 2006 για τις απογραφές αερίων θερμοκηπίου ή σε μεταγενέστερες επικαιροποιήσεις αυτών των κατευθυντηρίων γραμμών, εκτός εάν υπάρχουν ακριβέστεροι, ειδικοί για συγκεκριμένες δραστηριότητες συντελεστές εκπομπών, οι οποίοι προέρχονται από ανεξάρτητα διαπιστευμένα εργαστήρια που χρησιμοποιούν αποδεκτές αναλυτικές μεθόδους. Ο συντελεστής εκπομπών για τη βιομάζα είναι μηδέν.

Ο υπολογισμός είναι χωριστός για κάθε πτήση και κάθε είδος καυσίμου.

Υποβολή έκθεσης για τις εκπομπές

Στην έκθεση που υποβάλλει δυνάμει του άρθρου 14, παράγραφος 3, κάθε φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

A. Στοιχεία ταυτοποίησης του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, όπου περιλαμβάνονται:

- Επωνυμία του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών,
- Εντεταλμένο κράτος μέλος στο οποίο υπάγεται,
- Διεύθυνση του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένου του ταχυδρομικού κωδικού και της χώρας, και, εφόσον είναι διαφορετική, διεύθυνση επικοινωνίας στο εντεταλμένο κράτος μέλος,
- Αριθμοί νηολόγησης και τύποι των αεροσκαφών τα οποία χρησιμοποιήθηκαν κατά την περίοδο που καλύπτει η έκθεση για την εκτέλεση των αεροπορικών δραστηριοτήτων του παραρτήματος I από τον συγκεκριμένο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών,
- Αριθμός και αρχή έκδοσης του πιστοποιητικού και της άδειας εκμετάλλευσης δυνάμει των οποίων ο συγκεκριμένος φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών εκτέλεσε τις απαριθμούμενες στο Παράρτημα I αεροπορικές δραστηριότητες,
- Διεύθυνση, τηλέφωνο, φαξ και ηλεκτρονικό ταχυδρομείο ενός αρμόδιου επικοινωνίας, και
- Όνομα του ιδιοκτήτη του αεροσκάφους.

B. Για κάθε είδος καυσίμου για το οποίο υπολογίζονται οι εκπομπές:

- Κατανάλωση καυσίμου,
- Συντελεστής εκπομπών,
- Σύνολο σωρευμένων εκπομπών από όλες τις πτήσεις οι οποίες εκτελέστηκαν κατά την περίοδο που καλύπτει η έκθεση και εμπίπτουν στις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος I που άσκησε ο συγκεκριμένος φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών,
- Σωρευμένες εκπομπές από:
 - όλες τις πτήσεις οι οποίες εκτελέστηκαν κατά την περίοδο που καλύπτει η έκθεση και εμπίπτουν στις απαριθμούμενες στο Παράρτημα I αεροπορικές δραστηριότητες που άσκησε ο συγκεκριμένος φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών από και προς αεροδρόμιο στο έδαφος του ίδιου κράτους μέλους,
 - όλες τις άλλες πτήσεις οι οποίες εκτελέστηκαν κατά την περίοδο που καλύπτει η έκθεση και εμπίπτουν στις αεροπορικές δραστηριότητες από τον συγκεκριμένο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών,

- Σωρευμένες εκπομπές από όλες τις πτήσεις οι οποίες εκτελέστηκαν κατά την περίοδο που καλύπτει η έκθεση και εμπίπτουν στις αεροπορικές δραστηριότητες που άσκησε ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών και οι οποίες:
 - αναχώρησαν από κράτος μέλος, και
 - αφίχθηκαν σε κράτος μέλος προερχόμενες από τρίτη χώρα,
- Αβεβαιότητα.

Παρακολούθηση των τονοχιλιομετρικών δεδομένων για τους σκοπούς των άρθρων 3ε και 3στ

Για την υποβολή αίτησης για την κατανομή δικαιωμάτων σύμφωνα με το άρθρο 3ε παράγραφος 1, ή το άρθρο 3στ, παράγραφος 2, η ποσότητα αεροπορικής δραστηριότητας υπολογίζεται σε τονοχιλιόμετρα με τον ακόλουθο τύπο:

τονοχιλιόμετρα = απόσταση × ωφέλιμο φορτίο

όπου:

“απόσταση” σημαίνει την απόσταση ορθοδρομίας μεταξύ του αεροδρομίου αναχώρησης και του αεροδρομίου άφιξης, συν έναν πρόσθετο πάγιο συντελεστή 95 km, και

“ωφέλιμο φορτίο” σημαίνει το άθροισμα της μάζας των μεταφερόμενων εμπορευμάτων, ταχυδρομείου και επιβατών.

Για τον υπολογισμό του ωφέλιμου φορτίου:

- ο αριθμός επιβατών είναι ο αριθμός των ατόμων στο αεροσκάφος εκτός των μελών του πληρώματος,
- ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών δύναται να επιλέξει να εφαρμόσει είτε την πραγματική είτε την τυπική μάζα για τους επιβάτες και τις ελεγμένες αποσκευές, που αναφέρεται στα έγγραφα τεκμηρίωσης της μάζας και της ζυγοστάθμισης για τις αντίστοιχες πτήσεις, είτε προκαθορισμένη τιμή 110 kg για κάθε επιβάτη και τις ελεγμένες αποσκευές του.

Δήλωση τονοχιλιομετρικών δεδομένων για τους σκοπούς των άρθρων 3ε και 3στ

Στην αίτηση που υποβάλλει δυνάμει του άρθρου 3ε, παράγραφος 1, ή του άρθρου 3στ, παράγραφος 2, κάθε φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

A. Στοιχεία ταυτοποίησης του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, όπου περιλαμβάνονται:

- Επωνυμία του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών,
- Εντεταλμένο κράτος μέλος στο οποίο υπάγεται,
- Διεύθυνση του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένου του ταχυδρομικού τομέα και της χώρας, και, εφόσον είναι διαφορετική, διεύθυνση επικοινωνίας στο εντεταλμένο κράτος μέλος,
- Αριθμοί νηολόγησης και τύποι των αεροσκαφών τα οποία χρησιμοποιήθηκαν το έτος που καλύπτει η αίτηση για την εκτέλεση των αεροπορικών δραστηριοτήτων του παραρτήματος I από τον συγκεκριμένο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών,
- Αριθμός και αρχή έκδοσης του πιστοποιητικού και της άδειας εκμετάλλευσης δυνάμει των οποίων ο συγκεκριμένος φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών εκτέλεσε τις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος I,
- Διεύθυνση, τηλέφωνο, φαξ και ηλεκτρονικό ταχυδρομείο ενός αρμόδιου επικοινωνίας, και
- Όνομα του ιδιοκτήτη του αεροσκάφους.

B. Τονοχιλιομετρικά δεδομένα:

- Πλήθος πτήσεων ανά ζεύγος αεροδρομίων,
- Επιβατοχιλιόμετρα ανά ζεύγος αεροδρομίων,
- Τονοχιλιόμετρα ανά ζεύγος αεροδρομίων,
- Επιλεγείσα μέθοδος υπολογισμού της μάζας επιβατών και ελεγμένων αποσκευών,
- Σύνολο τονοχιλιομέτρων όλων των πτήσεων οι οποίες εκτελέστηκαν κατά το έτος που καλύπτει η δήλωση και εμπίπτουν στις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος I που άσκησε ο συγκεκριμένος φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών.».

3. Το Παράρτημα V τροποποιείται ως εξής:

α) μετά τον τίτλο του παραρτήματος παρεμβάλλεται ο ακόλουθος τίτλος:

«ΜΕΡΟΣ Α — ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗ ΤΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΑΠΟ ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ»,

β) προστίθεται το ακόλουθο μέρος B:

«ΜΕΡΟΣ Β — ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗ ΤΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΑΠΟ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

13. Οι γενικές αρχές και η μεθοδολογία που ορίζονται στο παρόν Παράρτημα εφαρμόζονται για την εξακρίβωση των εκδόσεων για τις εκπομπές από πτήσεις που εμπίπτουν στις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος I.

Για τον σκοπό αυτό:

- α) στην παράγραφο 3, η μνεία “φορέας εκμετάλλευσης” νοείται ως μνεία “φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών” και στο στοιχείο γ) της παρούσας παραγράφου, η μνεία “εγκατάσταση” νοείται ως μνεία “αεροσκάφος που χρησιμοποιείται για την εκτέλεση των αεροπορικών δραστηριοτήτων που καλύπτει η έκθεση”,
- β) στην παράγραφο 5, η μνεία “η εγκατάσταση” νοείται ως μνεία “ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών”,
- γ) στην παράγραφο 6, η μνεία “δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα στην εγκατάσταση” νοείται ως μνεία “αεροπορικών δραστηριοτήτων που καλύπτει η έκθεση και ασκεί ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών”,
- δ) στην παράγραφο 7, η μνεία “στον χώρο της εγκατάστασης” νοείται ως μνεία “στους χώρους που χρησιμοποιεί ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών για την εκτέλεση των αεροπορικών δραστηριοτήτων που καλύπτει η έκθεση”,
- ε) στις παραγράφους 8 και 9, η μνεία “τις πηγές εκπομπών της εγκατάστασης” νοείται ως μνεία “αεροσκάφος για το οποίο είναι υπεύθυνος ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών”, και
- στ) στις παραγράφους 10 και 12, η μνεία “φορέας εκμετάλλευσης” νοείται ως μνεία “φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών”.

Πρόσθετες διατάξεις για τον έλεγχο των εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές των αεροπορικών μεταφορών

14. Ο ελεγκτής εξακριβώνει ιδίως ότι:

- α) έχουν ληφθεί υπόψη όλες οι πτήσεις οι οποίες εμπίπτουν στις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος I. Για την εκτέλεση αυτού του καθήκοντος, ο ελεγκτής χρησιμοποιεί δεδομένα για τα δρομολόγια και άλλα δεδομένα σχετικά με την αεροπορική κίνηση του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων δεδομένων από τον Eurocontrol που έχει ζητήσει ο εν λόγω φορέας,
- β) υφίσταται γενική συνέπεια μεταξύ των δεδομένων για τη σωρευμένη κατανάλωση καυσίμων και των δεδομένων για την αγορά ή τον κατ’ άλλο τρόπο εφοδιασμό με καύσιμα του αεροσκάφους που εκτελεί την αεροπορική δραστηριότητα.

Πρόσθετες διατάξεις για την εξακρίβωση των τονοχλιομετρικών δεδομένων που υποβάλλονται για τους σκοπούς των άρθρων 3ε και 3στ

- 15. Οι γενικές αρχές και η μεθοδολογία που ορίζονται στο παρόν Παράρτημα για τον έλεγχο των εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές δυνάμει του άρθρου 14, παράγραφος 3, εφαρμόζονται κατ’ αναλογία, όπου αρμόζει, και στην εξακρίβωση των αεροπορικών τονοχλιομετρικών δεδομένων.
- 16. Ο ελεγκτής εξακριβώνει ιδίως ότι στην αίτηση του φορέα εκμετάλλευσης δυνάμει του άρθρου 3ε, παράγραφος 1, και του άρθρου 3στ, παράγραφος 2, έχουν ληφθεί υπόψη μόνον οι πτήσεις οι οποίες πράγματι εκτελέστηκαν και εμπίπτουν στις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος I για τις οποίες είναι υπεύθυνος ο φορέας εκμετάλλευσης. Για την εκτέλεση αυτού του καθήκοντος, ο ελεγκτής χρησιμοποιεί δεδομένα σχετικά με την αεροπορική κίνηση του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων δεδομένων από τον Eurocontrol που έχει ζητήσει ο εν λόγω φορέας. Επιπλέον, ο ελεγκτής εξακριβώνει ότι το ωφέλιμο φορτίο που δηλώνει ο φορέας εκμετάλλευσης αντιστοιχεί στα στοιχεία του αρχείου ωφέλιμου φορτίου που τηρεί ο φορέας εκμετάλλευσης για λόγους ασφαλείας.».

ΣΚΕΠΤΙΚΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τον Δεκέμβριο του 2006 η Επιτροπή εξέδωσε την πρότασή ⁽¹⁾ της για οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/EK ώστε να ενταχθούν οι αεροπορικές δραστηριότητες στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας. Η πρόταση αυτή διαβιβάστηκε στο Συμβούλιο στις 22 Σεπτεμβρίου 2006.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο γνωμοδότησε σε πρώτη ανάγνωση στις 13 Νοεμβρίου 2007.

Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή εξέφερε γνώμη στις 30 Μαΐου 2007 ⁽²⁾.

Η Επιτροπή των Περιφερειών έδωσε τη γνώμη της στις 10 Οκτωβρίου 2007 ⁽³⁾.

Το Συμβούλιο υιοθέτησε την κοινή του θέση στις 18 Απριλίου 2008.

II. ΣΤΟΧΟΣ

Βασικός στόχος της προτεινόμενης οδηγίας είναι να μειωθούν οι επιπτώσεις των κλιματικών μεταβολών που αποδίδονται στις αεροπορικές δραστηριότητες δεδομένης της αύξησης των εκπομπών στον τομέα της αεροπλοΐας, με το να συμπεριληφθούν ειδικότερα οι αεροπορικές δραστηριότητες στο κοινοτικό σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής (ETS).

Η πρόταση έχει μορφή τροποποίησης της οδηγίας 2003/87/EK (Οδηγία ETS).

III. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ

Γενικά

Η κοινή θέση συμπεριλαμβάνει ορισμένες τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε πρώτη ανάγνωση είτε κατά λέξη, είτε εν μέρει ή κατά το πνεύμα. Οι τροπολογίες αυτές βελτιώνουν ή αποσαφηνίζουν το κείμενο της προτεινόμενης οδηγίας. Άλλες τροπολογίες ωστόσο δεν αποτυπώνονται στην κοινή θέση διότι το Συμβούλιο έκρινε ότι ήταν είτε περιττές και/είτε ανεφάρμοστες, δεδομένου ότι δεν υποστηρίζονται επαρκώς από την τρέχουσα επιστημονική γνώση και ότι η εφαρμογή τους συνεπιφέρει αυξημένες και δυσανάλογες διοικητικές δαπάνες.

Η κοινή θέση περιλαμβάνει επίσης ορισμένες αλλαγές πέραν εκείνων που ζητά η γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε πρώτη ανάγνωση όπως, σε μερικές περιπτώσεις, τη συμπλήρωση διατάξεων της αρχικής πρότασης της Επιτροπής με νέα στοιχεία ή την καθολική αναδιατύπωσή τους, καθώς και την προσθήκη κάποιων εντελώς νέων διατάξεων.

Επί πλέον, ορισμένες συντακτικές αλλαγές απλώς επιζητούν να αποσαφηνιστεί το κείμενο ή να εξασφαλιστεί η εν γένει συνοχή της οδηγίας.

Ειδικά

1. Ημερομηνία έναρξης και πεδίο εφαρμογής του συστήματος

Το Συμβούλιο, συμφωνώντας με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, απέρριψε την προσέγγιση των δύο φάσεων που πρότεινε η Επιτροπή και επέλεξε **μια και μοναδική ημερομηνία έναρξης για όλες τις πτήσεις** που θα συμπεριληφθούν στο σύστημα. Αυτό κρίθηκε απαραίτητο προκειμένου να εξασφαλιστεί η ενισχυμένη περιβαλλοντική επίπτωση του συστήματος και συγχρόνως να ελαχιστοποιηθεί η στρέβλωση του ανταγωνισμού. Ωστόσο το Συμβούλιο έκρινε εύλογο — εν αντιθέσει προς την Επιτροπή και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο που πρότειναν και οι δύο το 2011 ως έτος έναρξης — να μετατεθεί το σύστημα κατά ένα έτος, ήτοι το **2012**, λόγω των διαδικαστικών ενεργειών που συνεπάγεται η έκδοση της νομοθεσίας, της περιπλοκότητας του συστήματος και της απαραίτητης πρόβλεψης ορισμένων εκτελεστικών μέτρων.

⁽¹⁾ Έγγρ. 5154/07 — COM(2006) 818 τελικό.

⁽²⁾ EE C 206, 27.7.2007, σ. 47.

⁽³⁾ EE C 305, 15.12.2007, σ. 15.

2. Κατανομή

Όπως το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έτσι και το Συμβούλιο θεωρεί το ζήτημα της κατανομής των δικαιωμάτων νευραλγικής σημασίας για τη λειτουργία του συστήματος. Το Συμβούλιο εισήγαγε εν προκειμένω έναν αριθμό αλλαγών στην πρόταση της Επιτροπής, οι οποίες καθιστούν το περιεχόμενο της πιστότερο προς το πνεύμα των τροπολογικών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και τις οποίες ωστόσο δεν συμπεριλαμβάνει κατά λέξη στο κείμενο της κοινής θέσης.

Ενώ λοιπόν το Συμβούλιο διατηρεί, όπως η πρόταση της Επιτροπής, το 100 % ως **ανώτατο όριο** των ιστορικών εκπομπών, αφήνει παρά ταύτα να εννοηθεί κάποια ενδεχόμενη μελλοντική μείωση με βάση την επανεξέταση της λειτουργίας της οδηγίας σε σχέση με τις αεροπορικές δραστηριότητες, η οποία θα πρέπει να πραγματοποιηθεί έως το 2015 (άρθρο 30 παράγραφος 4).

Το Συμβούλιο συμφώνησε με την Επιτροπή στην επιλογή **μηχανισμού κατανομής** που θα λειτουργεί εν μέρει με κατανομή δωρεάν δικαιωμάτων, βάσει απλού συντελεστή σύγκρισης, και εν μέρει με εκπλειστηριασμό.

Το Συμβούλιο προέβη ωστόσο σε ελαφρά επικαιροποίηση του **συντελεστή σύγκρισης**, επιφέροντας τροποποιήσεις του ωφέλιμου φορτίου (το οποίο αύξησε σε 110 kg για κάθε επιβάτη και τις ελεγμένες του αποσκευές) και της απόστασης (με προσθήκη 95 km στην απόσταση ορθοδρομίας) που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό της αεροπορικής δραστηριότητας (τονοχιλιόμετρα) κάθε φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

Όσον αφορά τα **εκπλειστηριαζόμενα ποσοστά**, το Συμβούλιο απέρριψε την πρόταση της Επιτροπής για χρησιμοποίηση ποσοστού αντίστοιχου προς το μέσο ποσοστό που προτείνουν όσα κράτη μέλη θα συμπεριλάβουν τον πλειστηριασμό στα εθνικά τους σχέδια κατανομής (NAPs), επιλέγοντας αντ'αυτού **πάγιο ποσοστό 10 %**. Επί πλέον, το Συμβούλιο εισήγαγε συγκεκριμένη δυνατότητα αύξησης του ποσοστού αυτού στα πλαίσια της γενικής επανεξέτασης της οδηγίας ETS. Κατ'αυτόν τον τρόπο και μολονότι δεν συμπεριλαμβάνει την τροπολογία 74 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, η κοινή θέση συμφωνεί κατ'ουσίαν προς το γενικό πνεύμα της, διότι παραδέχεται τη σκοπιμότητα μιας (βαθμιαίας) αύξησης του εκπλειστηριαζόμενου ποσοστού. Η επιλογή ενός αρχικά χαμηλότερου ποσοστού εκπλειστηρίασης σε συνδυασμό με τη δυνατότητα μελλοντικών αυξήσεων κρίθηκε από το Συμβούλιο προτιμότερη, ως συνετότερη προσέγγιση, η οποία εξ άλλου φροντίζει να μην έχουν οι αεροπορικές δραστηριότητες πολύ διαφορετική μεταχείριση από άλλους τομείς που υπάγονται στο ETS, ενώ ταυτόχρονα προβλέπει μια καλύτερη προσαρμογή στην όλη λειτουργία του κοινοτικού συστήματος.

Όσον αφορά τη **χρησιμοποίηση των εσόδων από τους πλειστηριασμούς**, το Συμβούλιο υιοθετεί ελαφρώς διαφοροποιημένη θέση από εκείνη της Επιτροπής και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Σύμφωνα με την τρέχουσα διατύπωση του άρθρου 3δ παράγραφος 4, εναπόκειται στα κράτη μέλη να αποφασίσουν πώς θα χρησιμοποιούνται τα έσοδα αυτά. Ωστόσο, το άρθρο 3δ παράγραφος 4 ορίζει ότι τα έσοδα αυτά θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπιση των κλιματικών αλλαγών τόσο εντός της ΕΕ όσο και σε τρίτες χώρες, επίσης δε για να καλύπτουν τις διοικητικές δαπάνες της εφαρμογής του συστήματος. Σκοπούμενο της τροποποίησης αυτής είναι να διαφυλαχθεί το προβάδισμα των συνταγματικών και/ή δημοσιονομικών επιταγών στην εσωτερική έννομη τάξη ορισμένων κρατών μελών.

Ένα από τα σπουδαιότερα νέα στοιχεία που έχει εισαγάγει στην πρόταση της Επιτροπής το Συμβούλιο σχετίζεται με τη δημιουργία **ειδικού αποθέματος για τους νεοπροσερχόμενους ή τους γοργά αναπτυσσόμενους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών** (ήτοι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που μπορούν να επιδείξουν ρυθμό αύξησης 18 % ετησίως κατά τα έτη που ακολουθούν το έτος που χρησιμεύει ως βάση για την κατανομή δικαιωμάτων). Σύμφωνα με το άρθρο 3στ, ένα ορισμένο ποσοστό (3 %) δικαιωμάτων θα κατακρατείται για να κατανεμηθεί σε επιλέξιμους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών βάσει ενός συστήματος συντελεστών σύγκρισης παρόμοιου με το σύστημα που χρησιμοποιήθηκε στην αρχική κατανομή. Με την εισαγωγή της διάταξης αυτής θα εξασφαλίζεται ότι οι νέοι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών ή οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε κράτη μέλη με πολύ χαμηλά (πλην ήδη αυξανόμενα) ποσοστά κινητικότητας στην αρχή δεν θα τιμωρούνται από το σύστημα. Το Συμβούλιο εξουδετερώνει κάθε πιθανή στρέβλωση της αγοράς προσδίδοντας εφάπαξ χαρακτήρα στην κατανομή δικαιωμάτων δυνάμει του ειδικού αποθέματος και προνοώντας για διάταξη που ορίζει ότι η προκύπτουσα ετήσια κατανομή ανά τονοχιλιόμετρο σε επιλέξιμους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών δεν υπερβαίνει την ετήσια κατανομή ανά τονοχιλιόμετρο σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που υπάγονται στην κύρια κατανομή (άρθρο 3στ παράγραφος 6). Το Συμβούλιο ακολουθεί έτσι κατ'ουσίαν την ίδια κατεύθυνση με τις τροπολογίες 22, 28 και 33 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Οπωσδήποτε, η λειτουργία του ειδικού αποθεματικού όπως προβλέπεται στην κοινή θέση θα συνεπάγεται μικρότερο διοικητικό κόστος και δεν θα προξενεί σημαντικές στρεβλώσεις της αγοράς.

3. Εξαιρέσεις

Το Συμβούλιο **διετύπωσε λεπτομερέστερα** ορισμένες εξαιρέσεις από το σύστημα, λαμβάνοντας υπόψη τις αντίστοιχες τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (ήτοι τις τροπολογίες 51, 52, 53, 70 και 79). Αποφάσισε κατά συνέπεια να μην εξαιρεθούν από το σύστημα οι πτήσεις των αρχηγών κρατών της ΕΕ, επέλεξε όμως να συμπεριλάβει εξαιρέσεις για πτήσεις που σχετίζονται με έρευνα και διάσωση, πτήσεις πυρόσβεσης, ανθρωπιστικές πτήσεις και πτήσεις έκτακτων ιατρικών περιστατικών. Εξαιρούνται επίσης οι πτήσεις που εκτελούνται αποκλειστικά και μόνο χάριν ελέγχου, δοκιμασίας ή πιστοποίησης αεροσκαφών και εξοπλισμών, είτε αερομεταφερόμενων είτε ευρισκόμενων στο έδαφος.

Η κοινή θέση εισήγαγε μια ακόμα εξαίρεση από το σύστημα, ήτοι μια **ρήτρα *de minimis*** η οποία συνεπάγεται την εξαίρεση πτήσεων που εκτελούν φορείς εμπορικής εκμετάλλευσης αεροπορικών μεταφορών οι οποίοι, κατά τη διάρκεια τριών διαδοχικών τετράμηνων περιόδων, πραγματοποιούν λιγότερες από 243 πτήσεις ανά περίοδο. Το Συμβούλιο συνδύασε την εξαίρεση αυτή με αντίστοιχο ορισμό του «φορέα εμπορικής εκμετάλλευσης αεροπορικών μεταφορών» και με αιτιολογική παράγραφο που επιδιώκει να εξασφαλιστεί ότι οι φορείς με πολύ χαμηλά επίπεδα μεταφορών, και ιδίως οι φορείς εκμετάλλευσης αναπτυσσόμενων χωρών, δεν θα αντιμετωπίζουν δυσανάλογο διοικητικό κόστος. Με τον τρόπο αυτόν εκπέμπεται ένα ισχυρό πολιτικό μήνυμα προς τις αναπτυσσόμενες χώρες, ενώ ταυτόχρονα μειώνονται οι περιττές διοικητικές επιβαρύνσεις και λοιπά διοικητικά εμπόδια που σχετίζονται με την διαχείριση του συστήματος. Οι πιθανές παρανέργειες στην αγορά λαμβάνονται υπ' όψη με την επιλογή ενός ουδέτερου κριτηρίου για την εξαίρεση που βασίζεται στην «καθαρή» δραστηριότητα.

Όπως το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, έτσι και το Συμβούλιο έλαβε υπόψη τις **ειδικές ανάγκες των εξόχως απόκεντρων περιοχών και το ειδικό καθεστώς των πτήσεων που εκτελούνται δυνάμει υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ)**. Η κοινή θέση εξαιρεί από το σύστημα πτήσεις που εκτελούνται στα πλαίσια υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας σε δρομολόγια εντός εξόχως απόκεντρων περιοχών ή σε δρομολόγια με χωρητικότητα που δεν υπερβαίνει τις 30 000 θέσεις ετήσιως, προβλέπει δε επίσης την αντίστοιχη αιτιολογική παράγραφο. Από αυτή συνεπώς την άποψη το βεληγκεές της κοινής θέσης είναι μεγαλύτερο από της τροπολογίας 78.

4. Άλλα ζητήματα

Προστίθεται νέο άρθρο (άρθρο 3ζ) που επιβάλλει στα κράτη μέλη την πρόσθετη υποχρέωση να μεριμνούν προκειμένου οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να υποβάλλουν στην ενδιαφερόμενη αρμόδια αρχή **σχέδια παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων** στα οποία θα καθορίζονται μέτρα για την παρακολούθηση και την υποβολή σχετικής έκθεσης όσον αφορά τις εκπομπές και τα τονοχλιομετρικά δεδομένα, με σκοπό την υποβολή αίτησης για εκχώρηση δικαιωμάτων.

Προστίθενται ορισμένες παράγραφοι στο περί **εφαρμογής** άρθρο της οδηγίας ETS (άρθρο 16), που ορίζουν ότι ένα εντεταλμένο κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει από την Επιτροπή να επιβάλει απαγόρευση λειτουργίας σε φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών που δεν συμμορφώνεται με τις προδιαγραφές της οδηγίας. Παρότι η απαγόρευση λειτουργίας αντιμετωπίζεται ως το έσχατο εκτελεστικό μέτρο που μπορεί να επιβληθεί, η συμπερίληψή της κρίθηκε αναγκαία προκειμένου να εξασφαλίζεται η πλήρης συμμόρφωση των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών προς το σύστημα, ζήτημα στο οποίο το Συμβούλιο αποδίδει ύψιστη σημασία.

Πέραν αυτού, το Συμβούλιο τροποποίησε την πρόταση της Επιτροπής όσον αφορά την **μετατροπή δικαιωμάτων και την επακόλουθη χρησιμοποίησή τους για διεθνείς δεσμεύσεις**, επιλέγοντας ένα «ημιανοικτό» σύστημα και απαλείφοντας την διάταξη της πρότασης της Επιτροπής που έδινε στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών τη δυνατότητα να μετατρέπουν τα δικαιώματά τους σε δικαιώματα που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από άλλους φορείς. Επειδή αναγνωρίζεται ότι οι δεσμεύσεις των κρατών μελών για την πρώτη περίοδο δεσμεύσεων δυνάμει του Πρωτοκόλλου του Κυότο περιλαμβάνουν τις εγχώριες (και όχι τις διεθνείς) αεροπορικές δραστηριότητες, προστίθεται νέα παράγραφος στο τρέχον άρθρο 19 της οδηγίας ETS, σύμφωνα με την οποία ο κανονισμός για τα μητρώα θα εξασφαλίζει την αποκλειστική μεταφορά των δικαιωμάτων, των CER και των ERU στους λογαριασμούς απόσυρσης των κρατών μελών για την πρώτη περίοδο δεσμεύσεων του Πρωτοκόλλου του Κυότο μόνον εφόσον αντιστοιχούν στις εκπομπές που περιλαμβάνονται στα εθνικά σύνολα των εθνικών απογραφών των κρατών μελών κατά την ίδια περίοδο.

Το Συμβούλιο τροποποίησε επίσης ουσιαστικά το άρθρο 25α, το οποίο επιδιώκει πλέον τη διευκρίνιση των διάφορων θεσμικών διαδικασιών που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή για να προσαρμόζει, να επικαιροποιεί ή να τροποποιεί την οδηγία κατόπιν διαβουλεύσεων ή σύναψης νέων συμφωνιών με **τρίτες χώρες**. Τονίζεται ότι προέχει η αναζήτηση παγκόσμιας λύσης στο θέμα της μείωσης των εκπομπών από αεροπορικές δραστηριότητες, επίσης δε ότι θα πρέπει να επιδιωχθεί η καλύτερη δυνατή αλληλεπίδραση μεταξύ του κοινοτικού συστήματος και των ισοδύναμων συστημάτων τρίτων χωρών. Μολονότι το Συμβούλιο επέλεξε εν προκειμένω να μην συμπεριλάβει επί λέξει την αντίστοιχη τροπολογία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (τροπολογία 49), το πνεύμα της κοινής θέσης ακολουθεί πιστά τη συλλογιστική της.

Τέλος, στην υφιστάμενη **ρήτρα επανεξέτασης** της οδηγίας ETS (άρθρο 30) προστίθενται ορισμένα σημεία για να χρησιμεύσουν ως «λίστα ελέγχου» στην επανεξέταση της λειτουργίας της οδηγίας σε σχέση με τις αεροπορικές δραστηριότητες, και για την αντιμετώπιση τυχόν προβλημάτων που θεωρείται βέβαιο ότι θα προκύψουν από την συμπερίληψη των δραστηριοτήτων αυτών στο γενικό ETS.

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Το Συμβούλιο φρονεί ότι η κοινή θέση αποτελεί ισορροπημένη δέσμη μέτρων που θα συντελέσουν στη μείωση των εκπομπών από αεροπορικές δραστηριότητες με τρόπο συνάδοντα προς τις πολιτικές και τους στόχους της ΕΕ, όπως έχει άλλωστε δηλωθεί στα πλαίσια της UNFCCC (Σύμβασης πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για τις κλιματικές μεταβολές), ενώ ταυτόχρονα εξασφαλίζει την εφαρμογή του συστήματος σε όλους τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών χωρίς διακρίσεις εθνικότητας και ότι ως εκ τούτου η συμπερίληψη των αεροπορικών δραστηριοτήτων στο κοινοτικό ETS δεν θα πρέπει να οδηγήσει σε στρεβλώσεις του ανταγωνισμού.

Το Συμβούλιο αναμένει εποικοδομητικές συζητήσεις με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, προκειμένου για την έγκαιρη έκδοση της οδηγίας.
