

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2017/2392 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 13ης Δεκεμβρίου 2017****για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ για τη συνέχιση των ισχυόντων περιορισμών του πεδίου εφαρμογής για τις αεροπορικές δραστηριότητες και για την προετοιμασία για την εφαρμογή ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου από το 2021**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

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

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η 21η διάσκεψη των μερών της σύμβασης-πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC), πραγματοποιήθηκε στο Παρίσι, από τις 30 Νοεμβρίου έως τις 12 Δεκεμβρίου 2015. Στη διάσκεψη επιτεύχθηκε διεθνής συμφωνία («συμφωνία των Παρισίων») σχετικά με την ενίσχυση της παγκόσμιας αντίδρασης απέναντι στην κλιματική αλλαγή. Η συμφωνία των Παρισίων θέτει, μεταξύ άλλων, έναν μακροπρόθεσμο στόχο, ευθυγραμμισμένη με τον στόχο να συγκρατηθεί η αύξηση της παγκόσμιας μέσης θερμοκρασίας σαφώς κάτω των 2 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα και να συνεχιστούν οι προσπάθειες ώστε η αύξηση να διατηρηθεί στον 1,5 °C πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα. Η συμφωνία των Παρισίων εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ένωσης με την απόφαση (ΕΕ) 2016/1841 του Συμβουλίου ⁽³⁾. Η συμφωνία των Παρισίων άρχισε να ισχύει στις 4 Νοεμβρίου 2016. Για την επίτευξη του στόχου της συμφωνίας των Παρισίων, πρέπει να συνεισφέρουν όλοι οι τομείς και τα μέρη θα καταρτίσουν, θα κοινοποιήσουν και θα τηρήσουν διαδοχικές Εθνικά Καθορισμένες Προδέσεις Συνεισφοράς («ΕΚΠΣ»). Θα πρέπει συνεπώς να πραγματοποιηθούν επίσης ενέργειες μέσω του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας («ΔΟΠΑ») για να μειωθούν οι εκπομπές που οφείλονται στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές.
- (2) Η προστασία του περιβάλλοντος αναδεικνύεται σε μια από τις σημαντικότερες προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει η Ένωση. Οι περιβαλλοντικοί στόχοι της Ένωσης όπως αναφέρονται στο άρθρο 191 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η διατήρηση, η προστασία και η βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος, η προστασία της υγείας του ανθρώπου, η συνετή και ορθολογική χρησιμοποίηση των φυσικών πόρων και η προώθηση, σε διεθνές επίπεδο, μέτρων για την αντιμετώπιση των περιφερειακών ή παγκόσμιων περιβαλλοντικών προβλημάτων, και ιδίως η καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.
- (3) Στα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου που πραγματοποιήθηκε στις 23-24 Οκτωβρίου 2014 τέθηκε ο δεσμευτικός στόχος της μείωσης εντός της Ένωσης κατά τουλάχιστον 40 % των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990. Το Συμβούλιο της 6ης Μαρτίου 2015 ενέκρινε επίσημα αυτήν την πρόθεση συνεισφοράς της Ένωσης και των κρατών μελών της, ως την εθνικά καθορισμένη πρόθεση συνεισφοράς στο πλαίσιο της συμφωνίας των Παρισίων. Στα συμπεράσματά του τον Οκτώβριο 2014, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο δήλωσε ότι ο στόχος έπρεπε να επιτευχθεί συλλογικά από την Ένωση με την καλύτερη δυνατή σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας, με τις μειώσεις στο σύστημα εμπορίας εκπομπών της Ευρωπαϊκής Ένωσης («ΣΕΔΕ της ΕΕ») και στους τομείς εκτός ΣΕΔΕ να αγγίζουν το 43 % και το 30 % αντίστοιχα έως το 2030 σε σύγκριση με το 2005. Όλοι οι τομείς της οικονομίας θα πρέπει να συμβάλουν στην επίτευξη των εν λόγω μειώσεων εκπομπών. Η Επιτροπή θα πρέπει να διευκολύνει τις ανταλλαγές ανάμεσα στα κράτη μέλη όσον αφορά τις βέλτιστες πρακτικές και τα αντληθέντα διδάγματα στον τομέα της κινητικότητας χαμηλών εκπομπών.

⁽¹⁾ ΕΕ C 288 της 31.8.2017, σ. 75.

⁽²⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 12ης Δεκεμβρίου 2017 (δεν έχει δημοσιευτεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 12ης Δεκεμβρίου 2017.

⁽³⁾ Απόφαση (ΕΕ) 2016/1841 του Συμβουλίου, της 5ης Οκτωβρίου 2016, για τη σύναψη, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της συμφωνίας του Παρισίου που εγκρίθηκε στο πλαίσιο της σύμβασης-πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (ΕΕ L 282 της 19.10.2016, σ. 1).

- (4) Ένα εύρυθμο, αναμορφωμένο ΣΕΔΕ της ΕΕ με ένα ενισχυμένο μέσο για τη σταθεροποίηση της αγοράς θα αποτελούν τα βασικά ευρωπαϊκά μέσα για την επίτευξη του στόχου μείωσης κατά 40 % όπως αναφέρεται στα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου τον Οκτώβριο 2014, με γραμμικό συντελεστή και δωρεάν κατανομή μετά το 2020. Οι εν λόγω διατάξεις θα πρέπει να συνάδουν με τους στόχους της ΕΕ για το κλίμα και με τις δεσμεύσεις της βάσει της συμφωνίας των Παρισίων. Το μερίδιο πλειστηριασμών θα πρέπει να εκφράζεται ως ποσοστό επί τοις εκατό στην οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾, για να ενισχυθεί η ασφάλεια προγραμματισμού όσον αφορά τις επενδυτικές αποφάσεις, να αυξηθεί η διαφάνεια, να ελαχιστοποιηθεί η διαρροή άνθρακα και να καταστεί το συνολικό σύστημα πιο απλό και πιο κατανοητό. Στο πλαίσιο της τακτικής υποβολής εκθέσεων δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾, η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να αξιολογήσει τα αποτελέσματα του διαλόγου διευκόλυνσης του 2018. Οι διατάξεις της οδηγίας 2003/87/ΕΚ θα πρέπει να επανεξετάζονται τακτικά υπό το φως των διεθνών εξελίξεων και των προσπαθειών που καταβάλλονται για την επίτευξη των στόχων της συμφωνίας των Παρισίων, συμπεριλαμβανομένων της πρώτης παγκόσμιας αποτίμησης το 2023 και επόμενων αποτιμήσεων κάθε πέντε χρόνια στη συνέχεια, σκοπός των οποίων είναι να συμβάλουν στον καθορισμό των διαδοχικών ΕΚΠΣ.
- (5) Η Ένωση και τα κράτη μέλη της καταβάλλουν από το 1997 προσπάθειες για να παρουσιασθεί πρόοδος στην ταχύτερη επίτευξη διεθνούς συμφωνίας με σκοπό τη μείωση των επιπτώσεων από τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τις αερομεταφορές και από το 2008 έχουν θέσει σε εφαρμογή νομοθετικά μέτρα για τον περιορισμό των επιπτώσεων στο κλίμα από τις εκπομπές λόγω αεροπορικών δραστηριοτήτων μέσω της ΣΕΔΕ της ΕΕ που λειτουργεί από το 2005. Με την απόφασή του της 21ης Δεκεμβρίου 2011 ⁽³⁾, το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έκρινε ότι η συμπερίληψη αεροπορικών δραστηριοτήτων στο ΣΕΔΕ της ΕΕ σύμφωνα με την οδηγία 2008/101/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁴⁾ δεν παραβιάζει το διεθνές δίκαιο. Για να διευκολύνει τις εργασίες του ΔΟΠΑ, η Ένωση ενέκρινε δύο φορές χρονικά οριοθετημένες παρεκκλίσεις από το σύστημα ΣΕΔΕ της ΕΕ, ώστε να περιοριστούν οι υποχρεώσεις συμμόρφωσης για τις εκπομπές που οφείλονται σε πτήσεις μεταξύ αεροδρομίων που βρίσκονται στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό χώρο («ΕΟΧ»), με ίση μεταχείριση όσον αφορά τα δρομολόγια φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, όπου κι αν βρίσκονται. Η πλέον πρόσφατη παρέκκλιση από το ΣΕΔΕ της ΕΕ, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 421/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁵⁾, περιόρισε τις υποχρεώσεις συμμόρφωσης στις πτήσεις εντός του ΕΟΧ μεταξύ 2013 και 2016 και προέβλεπε δυνητικές αλλαγές στο πεδίο εφαρμογής του συστήματος όσον αφορά τις δραστηριότητες προς και από αεροδρόμια που βρίσκονται εκτός του ΕΟΧ από την 1η Ιανουαρίου 2017 και μετά, ύστερα από την επανεξέταση που προβλέπεται από τον εν λόγω κανονισμό.
- (6) Το έργο του ΔΟΠΑ όσον αφορά το αγορακεντρικό μέτρο σχετικά με τις εκπομπές που οφείλονται στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές είναι ένα από τα στοιχεία της δέσμης μέτρων για να επιτευχθεί ο φιλόδοξος στόχος της ανάπτυξης με ουδέτερο ισοζύγιο διοξειδίου του άνθρακα από το 2020 («CNG 2020»), και θα πρέπει να συμπληρωθεί με πρόοδο στις τεχνολογίες διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και πρόωσης. Η συνεχιζόμενη ανάπτυξη στρατηγικών και προγραμμάτων έρευνας θα έχει ουσιαστική σημασία για την τεχνολογική καινοτομία και τις λειτουργικές βελτιώσεις που απαιτούνται προκειμένου να υπάρξει υπέρβαση του στόχου CNG 2020 και να επιτευχθούν απόλυτες μειώσεις εκπομπών σε ολόκληρο τον τομέα.
- (7) Έχουν εγκριθεί σε επίπεδο Ένωσης διάφορα μέτρα με στόχο την αποτροπή του κατακερματισμού του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου για να ενισχυθεί η ροή της εναέριας κυκλοφορίας και ο έλεγχος της χρήσης του εναέριου χώρου, ώστε με τον τρόπο αυτό να μειωθούν οι εκπομπές. Τα κράτη μέλη ανέλαβαν εκ νέου τη δέσμευση να υλοποιήσουν την έννοια του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, λαμβάνοντας υπόψη την αναμενόμενη αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας κατά τα προσεχή έτη. Προκειμένου να σημειωθεί πρόοδος στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, πρέπει να επιταχυνθεί η υλοποίηση της Κοινής Επιχείρησης του ερευνητικού σχεδίου ATM του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (SESAR). Άλλα μέτρα όπως η χρήση του GNSS στη δορυφορική πλοήγηση, κοινές τεχνολογικές πρωτοβουλίες όπως η Clean Sky I και η Clean Sky II, και ενωσιακά ερευνητικά προγράμματα όπως το πρόγραμμα «Ορίζων 2020» και οι διάδοχοί του, θα συμβάλουν επίσης στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και τη μείωση των εκπομπών των αεροπορικών μεταφορών.

⁽¹⁾ Οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32).

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 525/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2013, σχετικά με μηχανισμό παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και άλλων πληροφοριών σε εθνικό και ενωσιακό επίπεδο που αφορούν την αλλαγή του κλίματος και την κατάργηση της απόφασης αριθ. 280/2004/ΕΚ (ΕΕ L 165 της 18.6.2013, σ. 13).

⁽³⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου, της 21ης Δεκεμβρίου 2011, Air Transport Association of America και λοιποί κατά Secretary of State for Energy and Climate Change, C-366/10, ECLI:EU:C:2011:864.

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

⁽⁵⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 421/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Απριλίου 2014, για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας, ενόψει της εφαρμογής έως το 2020 μιας διεθνούς συμφωνίας για τη θέσπιση ενός ενιαίου παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου σχετικά με τις εκπομπές που οφείλονται στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (ΕΕ L 129 της 30.4.2014, σ. 1).

- (8) Υπό το πρίσμα του ψηφίσματος που εγκρίθηκε στην 39η συνέλευση του ΔΟΠΑ, τον Οκτώβριο του 2016, για την εφαρμογή ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου από το 2021 με σκοπό την αντιστάθμιση των εκπομπών που οφείλονται στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές πάνω από τα επίπεδα του 2020, σχεδιάζεται για το 2018 η έγκριση προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών («ΠΣΠ») από τον ΔΟΠΑ για να συμπληρωθεί το ψήφισμα και να καταστεί δυνατή η υλοποίηση του παγκόσμιου συστήματος. Ωστόσο, η θέση σε λειτουργία στην πράξη του συστήματος θα απαιτήσει ενέργειες από τα μέρη του ΔΟΠΑ σε εθνικό επίπεδο. Επίσης, ο ΔΟΠΑ πρέπει να αναπτύξει ρυθμίσεις διακυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένου συστήματος μητρώου. Στο πλαίσιο αυτό, προκειμένου να διατηρηθεί η δυναμική στον ΔΟΠΑ και να διευκολυνθεί η λειτουργία του συστήματος του ΔΟΠΑ, η τρέχουσα παρέκκλιση από τις υποχρεώσεις του ΣΕΔΕ της ΕΕ για πτήσεις από και προς τρίτες χώρες θα πρέπει να παραταθεί μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2023, υπό την επιφύλαξη επανεξέτασης, ώστε να αποκτηθεί η απαραίτητη πείρα από την υλοποίηση του συστήματος του ΔΟΠΑ. Ως αποτέλεσμα της παράτασης της παρέκκλισης, η ποσότητα των δικαιωμάτων που τίθενται σε πλειστηριασμό και χορηγούνται δωρεάν, μεταξύ άλλων και από το ειδικό αποθεματικό, θα πρέπει να παραμείνει αναλογική προς τη μείωση της υποχρέωσης παράδοσης. Από την 1η Ιανουαρίου 2021 και στο εξής, ο αριθμός δικαιωμάτων που κατανέμονται στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει να μειώνεται ετησίως σύμφωνα με τον συντελεστή γραμμικής μείωσης που είναι εφαρμοστέος σε όλους τους άλλους τομείς στο ΣΕΔΕ της ΕΕ, με την επιφύλαξη της επανεξέτασης με βάση την υλοποίηση του συστήματος του ΔΟΠΑ. Η επανεξέταση θα πραγματοποιείται σε πλήρη συμμόρφωση με τις κατευθυντήριες γραμμές για τη βελτίωση της νομοθεσίας με επαρκείς διαβουλεύσεις με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένων των κρατών μελών. Τα δικαιώματα που δεν κατανέμονται από το ειδικό αποθεματικό θα πρέπει να συνεχίσουν να ακυρώνονται.
- (9) Τα έσοδα που προέρχονται από τον πλειστηριασμό δικαιωμάτων, ή ποσόν ίσο με τις συγκεκριμένες εισπράξεις, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής στην Ένωση και σε τρίτες χώρες, μεταξύ άλλων για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, την προσαρμογή στις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής στην Ένωση και σε τρίτες χώρες, ιδίως σε αναπτυσσόμενες χώρες, τη χρηματοδότηση έρευνας και ανάπτυξης για τον μετριασμό και την προσαρμογή, συμπεριλαμβανομένων των τομέων της αεροπλοΐας, των αεροπορικών μεταφορών και των βιώσιμων εναλλακτικών αεροπορικών καυσίμων, τη μείωση των εκπομπών μέσω μεταφορών με χαμηλές εκπομπές και την κάλυψη του κόστους διαχείρισης του ΣΕΔΕ της ΕΕ. Ειδική μέριμνα θα πρέπει να δοθεί από τα κράτη μέλη τα οποία χρησιμοποιούν τα έσοδα αυτά για τη συγχρηματοδότηση της έρευνας και της καινοτομίας σε προγράμματα ή πρωτοβουλίες που εντάσσονται στο ένατο πρόγραμμα-πλαίσιο για την έρευνα («ΠΠ9»). Η εξασφάλιση της διαφάνειας κατά τη χρήση εσόδων που προέρχονται από τον πλειστηριασμό δικαιωμάτων βάσει της οδηγίας 2003/87/ΕΚ μέσω της υποβολής εκθέσεων από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 17 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013 έχει ουσιαστική σημασία για την τήρηση των δεσμεύσεων της Ένωσης.
- (10) Θα πρέπει να εξασφαλιστεί η περιβαλλοντική ακεραιότητα του ΣΕΔΕ της ΕΕ έναντι του κινδύνου ακύρωσης των υποχρεώσεων για φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και άλλους φορείς εκμετάλλευσης που ρυθμίζονται από κράτος μέλος. Συνεπώς, τα δικαιώματα που χορηγούνται από ένα τέτοιο κράτος μέλος θα πρέπει να μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο όταν δεν υπάρχει κίνδυνος ακύρωσης των υποχρεώσεων παράδοσης δικαιωμάτων εκπομπής με τρόπο που να υπονομεύει την περιβαλλοντική ακεραιότητα του ΣΕΔΕ της ΕΕ. Η Επιτροπή θα πρέπει να έχει την εξουσία να λάβει τα αναγκαία μέτρα για να προστατεύσει την περιβαλλοντική ακεραιότητα του ΣΕΔΕ της ΕΕ όπως κρίνεται σκόπιμο. Τα μέτρα αυτά θα πρέπει να εφαρμόζονται έως ότου παύσουν να είναι αναγκαία λόγω της μεταβολής των περιστάσεων.
- (11) Δεδομένου ότι δεν έχουν ακόμη αναπτυχθεί βασικά χαρακτηριστικά του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου και ότι η εφαρμογή του εξαρτάται από την εσωτερική νομοθεσία όπως ορίζεται από τα κράτη και τις περιφέρειες που συμμετέχουν, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλλει τακτικά εκθέσεις στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την πρόοδο των διαπραγματεύσεων στο επίπεδο του ΔΟΠΑ, ιδίως όσον αφορά σχετικά νομικά μέσα που θα εγκριθούν από τον ΔΟΠΑ, συμπεριλαμβανομένων ΠΣΠ, τις ενέργειες στις οποίες θα έχουν προβεί τρίτες χώρες για την εφαρμογή του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου στις εκπομπές για την περίοδο 2021-2035, τις προσπάθειες για θέσπιση φιλόδοξων και δεσμευτικών μέτρων προκειμένου να επιτευχθεί στον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών ο μακροπρόθεσμος στόχος της μείωσης κατά το ήμισυ των εκπομπών CO₂ από τις αεροπορικές μεταφορές έως το 2050 σε σχέση με τα επίπεδα του 2005, και άλλες σχετικές διεθνείς εξελίξεις και εφαρμοστέα νομικά μέσα (όπως κανόνες στο πλαίσιο της UNFCCC και της συμφωνίας των Παρισίων για τις αγορές και τη λογιστική ανθρακούχων εκπομπών). Μόλις αποσαφηνιστεί ο χαρακτήρας και το περιεχόμενο των νομικών μέσων του ΔΟΠΑ και πριν από την έναρξη εφαρμογής του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου του ΔΟΠΑ, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει έκθεση στην οποία θα πρέπει να εξεταστούν οι τρόποι ενσωμάτωσης των εν λόγω νομικών μέσων στην ενωσιακή νομοθεσία μέσω αναθεώρησης της οδηγίας 2008/87/ΕΚ. Η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει περαιτέρω τους κανόνες που θα εφαρμόζονται στις πτήσεις εντός του ΕΟΧ, ανάλογα με την περίπτωση. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θα πρέπει να αποτυπώνει στην έκθεση της την ανάγκη να εξασφαλιστεί συνοχή με την ενωσιακή νομοθεσία, ιδίως να αποφευχθεί οποιαδήποτε στρέβλωση του ανταγωνισμού και να ελαχιστοποιηθεί ο περιττός διοικητικός φόρτος για τα κράτη μέλη και τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Η Επιτροπή θα πρέπει να συνοδεύει την έκθεση της από πρόταση, όπου κρίνεται σκόπιμο, προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με στόχο να εξασφαλιστεί η συμβολή των αεροπορικών μεταφορών στη δέσμευση της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας με ορίζοντα το 2030.
- (12) Προκειμένου να προετοιμαστεί η εφαρμογή του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου του ΔΟΠΑ, είναι απαραίτητο να υπάρχουν σχετικά δεδομένα για τις εκπομπές από αεροπορικές δραστηριότητες όσο το δυνατόν συντομότερα. Οι εκπομπές αυτές θα πρέπει να παρακολουθούνται, να αποτελούν αντικείμενο υποβολής εκθέσεων και να εξακριβώνονται σύμφωνα με τις αρχές που ισχύουν για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την εξακρίβωση των εκπομπών από αεροπορικές δραστηριότητες βάσει της οδηγίας 2003/87/ΕΚ. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θα πρέπει να εγκρίνει διατάξεις για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την εξακρίβωση με σκοπό την εφαρμογή αγορακεντρικών

μέτρων του ΔΟΠΑ που αποφεύγουν κάθε στρέβλωση του ανταγωνισμού. Οι διατάξεις αυτές θα πρέπει να συνάδουν με τις αρχές που περιέχει ο κανονισμός ο οποίος αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ και θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι υποβαλλόμενες εκθέσεις για τις εκπομπές ελέγχονται σύμφωνα με τις αρχές και τα κριτήρια εξακρίβωσης που αναφέρονται στο άρθρο 15 της εν λόγω οδηγίας. Οι διατάξεις αυτές θα πρέπει να εγκρίνονται σύμφωνα με τη διαδικασία που ισχύει για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την εξακρίβωση βάσει της οδηγίας 2003/87/ΕΚ.

- (13) Οι αεροπορικές μεταφορές έχουν επίσης συνέπειες για το κλίμα μέσω της έκλυσης οξειδίων του αζώτου, υδρατμών και σωματιδίων θεικών ενώσεων και αιθάλης σε μεγάλο υψόμετρο, οι οποίες έχουν ενδεχομένως σημαντικό αντίκτυπο στο κλίμα σύμφωνα με τις επιστημονικές έρευνες. Η διακυβερνητική επιτροπή για την κλιματική αλλαγή υπολόγισε ότι η συνολική κλιματική επίδραση των αεροπορικών μεταφορών είναι σήμερα διπλάσια έως τετραπλάσια της επίδρασης που είχαν στο παρελθόν μόνο οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από τις αεροπορικές μεταφορές. Εν αναμονή της επιστημονικής προόδου, θα πρέπει να αντιμετωπιστούν κατά το δυνατόν όλες οι επιπτώσεις των αεροπορικών μεταφορών. Στην οδηγία 2008/101/ΕΚ προβλέφθηκε πρόταση της Επιτροπής για τα οξείδια του αζώτου το 2008. Παρά τις τεχνικές και πολιτικές δυσχέρειες, η Επιτροπή θα πρέπει να επιταχύνει τις σχετικές εργασίες της. Η έρευνα σχετικά με τον σχηματισμό των ιχνών συμπύκνωσης, γνωστών και ως «contrails», την εξέλιξή τους προς θυσανόμορφα νέφη, σχετικά με τις μικρότερες άμεσες επιπτώσεις των θεικών αερολυμάτων, της αιθάλης και των υδρατμών συμπύκνωσης, καθώς και σχετικά με αποτελεσματικά μέτρα μετριασμού, συμπεριλαμβανομένων επιχειρησιακών και τεχνικών μέτρων, θα πρέπει επίσης να προωθηθεί.
- (14) Μέσω της απλοποίησης και της ελάφρυνσης των διοικητικών καθηκόντων, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών με εκπομπές χαμηλότερες των 3 000 τόνων CO₂ ετησίως από πτήσεις εντός του ΕΟΧ θα πρέπει να επωφελούνται από τη χρήση του εργαλείου για μικρούς προξένους εκπομπών το οποίο έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 606/2010 της Επιτροπής⁽¹⁾ για την εξακρίβωση των εκπομπών τους. Οι μη εμπορικοί φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών με εκπομπές χαμηλότερες των 1 000 τόνων CO₂ ετησίως θα πρέπει να θεωρείται ότι πληρούν τις απαιτήσεις της οδηγίας 2003/87/ΕΚ για άλλα 10 έτη, στη διάρκεια των οποίων θα πρέπει να θεσπισθούν μέτρα, έτσι ώστε στο μέλλον όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης να συμβάλλουν στις μειώσεις εκπομπών.
- (15) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, ήτοι να συνεχιστούν οι υφιστάμενοι περιορισμοί του πεδίου εφαρμογής για τις αεροπορικές δραστηριότητες μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2023 και να προετοιμαστεί η εφαρμογή ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου από το 2021, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορούν όμως, λόγω της κλίμακας ή των επιπτώσεων, να επιτευχθούν καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΣΕΕ). Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (16) Είναι ουσιώδες να διασφαλιστεί ασφάλεια δικαίου για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και τις εθνικές αρχές, έχοντας υπόψη την καταληκτική ημερομηνία παράδοσης της 30ής Απριλίου 2018, όπως αναφέρεται στην οδηγία 2003/87/ΕΚ. Κατά συνέπεια, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να τεθεί σε ισχύ την ημέρα της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.
- (17) Επομένως, η οδηγία 2003/87/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 2003/87/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

- 1) Στο άρθρο 3γ παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«3α. Κάθε κατανομή δικαιωμάτων για αεροπορικές δραστηριότητες προς και από αεροδρόμια που βρίσκονται σε χώρες εκτός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου («ΕΟΧ») μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2023 υπόκειται στην επανεξέταση όπως αναφέρεται στο άρθρο 28β.».

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 606/2010 της Επιτροπής, της 9ης Ιουλίου 2010, με τον οποίο εγκρίνεται απλουστευμένο εργαλείο που εκπονήθηκε από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol) για τον υπολογισμό της κατανάλωσης καυσίμου από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών με χαμηλά επίπεδα εκπομπών (ΕΕ L 175 της 10.7.2010, σ. 25).

2) Στο άρθρο 3δ, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Από 1ης Ιανουαρίου 2013, το 15 % των δικαιωμάτων τίθεται σε πλειστηριασμό. Η Επιτροπή εκπονεί μελέτη σχετικά με τη δυνατότητα του κλάδου των αεροπορικών μεταφορών να μετακυλήσει το κόστος του CO₂ στους πελάτες του, σε σχέση με το ΣΕΔΕ της ΕΕ και το παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο που αναπτύσσει το Συμβούλιο της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας («ΔΟΠΑ»). Η μελέτη αξιολογεί τη δυνατότητα του κλάδου των αεροπορικών μεταφορών να μετακυλήσει το κόστος των απαιτούμενων μονάδων εκπομπών, σε σύγκριση με κλάδους και τον τομέα της ενέργειας, με στόχο να υποβληθεί πρόταση για την αύξηση του ποσοστού πλειστηριασμού σύμφωνα με την επανεξέταση που αναφέρεται στο άρθρο 28β παράγραφος 2, λαμβάνοντας υπόψη την ανάλυση του μετακυλιόμενου κόστους και εξετάζοντας την ευθυγράμμιση με άλλους κλάδους και την ανταγωνιστικότητα ανάμεσα σε διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς.»

3) Στο άρθρο 3δ, η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Όλα τα έσοδα που προέρχονται από τον πλειστηριασμό δικαιωμάτων θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπιση της αλλαγής του κλίματος στην Ένωση και σε τρίτες χώρες, μεταξύ άλλων για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, την προσαρμογή στις επιπτώσεις της αλλαγής του κλίματος στην Ένωση και σε τρίτες χώρες, ιδίως σε αναπτυσσόμενες χώρες, τη χρηματοδότηση έρευνας και ανάπτυξης για τον μετριασμό και την προσαρμογή, συμπεριλαμβανομένων ιδίως των τομέων της αεροπλοΐας και των αεροπορικών μεταφορών, τη μείωση των εκπομπών μέσω των μεταφορών με χαμηλές εκπομπές και την κάλυψη του κόστους διαχείρισης του ΣΕΔΕ της ΕΕ. Τα έσοδα του πλειστηριασμού θα πρέπει επίσης να χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση κοινών έργων για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών, όπως η κοινή επιχείρηση του ερευνητικού σχεδίου ATM του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (Single European Sky ATM Research - SESAR) και οι κοινές τεχνολογικές πρωτοβουλίες Clean Sky, καθώς και πρωτοβουλίες που επιτρέπουν την ευρεία χρήση του GNSS για δορυφορική πλοήγηση και διαλειτουργικές δυνατότητες σε όλα τα κράτη μέλη, ιδίως τις πρωτοβουλίες που βελτιώνουν τις υποδομές αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, την παροχή αεροναυτιλιακών υπηρεσιών και τη χρήση του εναέριου χώρου. Με τα έσοδα από τον πλειστηριασμό μπορούν επίσης να χρηματοδοτούνται οι εισφορές στο Παγκόσμιο Ταμείο Ενεργειακής Απόδοσης και Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας, καθώς και μέτρα για την αποτροπή της αποψίλωσης. Ειδική μέριμνα λαμβάνεται από τα κράτη μέλη τα οποία χρησιμοποιούν τα έσοδα αυτά για τη συγχρηματοδότηση της έρευνας και της καινοτομίας σε προγράμματα ή πρωτοβουλίες που εντάσσονται στο ένατο πρόγραμμα-πλαίσιο για την έρευνα («ΠΠ9»). Η διαφάνεια στη χρησιμοποίηση των εσόδων από τον πλειστηριασμό των δικαιωμάτων βάσει της παρούσας οδηγίας αποτελεί ουσιώδες στοιχείο για την τήρηση των δεσμεύσεων της Ένωσης.»

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τις δράσεις που αναλαμβάνουν κατ' εφαρμογή του πρώτου εδαφίου της παρούσας παραγράφου.»

4) Στο άρθρο 12, η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Για την περίοδο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 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 χορηγηθεί δυνάμει του κεφαλαίου II, που αντιστοιχεί στις συνολικές εκπομπές από την εν λόγω εγκατάσταση κατά τη διάρκεια του προηγούμενου ημερολογιακού έτους, όπως έχουν εξακριβωθεί σύμφωνα με το άρθρο 15 και στη συνέχεια τα εν λόγω δικαιώματα να ακυρώνονται. Για την περίοδο που ξεκινά την 1η Ιανουαρίου 2021 τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε, το αργότερο στις 30 Απριλίου κάθε έτους, ο φορέας εκμετάλλευσης κάθε εγκατάστασης να παραδίδει αριθμό δικαιωμάτων που αντιστοιχεί στις συνολικές εκπομπές από την εν λόγω εγκατάσταση κατά τη διάρκεια του προηγούμενου ημερολογιακού έτους, όπως έχουν εξακριβωθεί σύμφωνα με το άρθρο 15, και στη συνέχεια τα εν λόγω δικαιώματα να ακυρώνονται, με την επιφύλαξη της επανεξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 28β.»

5) Στο άρθρο 12 παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος πριν από την παράγραφο 3α:

«3-α. Όπου είναι απαραίτητο και για όσο διάστημα απαιτείται ώστε να προστατευθεί η περιβαλλοντική ακεραιότητα του ΣΕΔΕ της ΕΕ, απαγορεύεται στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και σε άλλους φορείς εκμετάλλευσης του ΣΕΔΕ της ΕΕ να χρησιμοποιούν δικαιώματα που χορηγούνται από κράτος μέλος σε σχέση με το οποίο υπάρχουν ακυρωθείσες υποχρεώσεις για φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και άλλους φορείς εκμετάλλευσης. Η νομική πράξη που αναφέρεται στο άρθρο 19 περιλαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για τις περιπτώσεις που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο.»

6) Το άρθρο 28α τροποποιείται ως εξής:

α) ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Εφαρμοστέες παρεκκλίσεις πριν την εφαρμογή του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου του ΔΟΠΑ»,

β) η παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:

i) τα στοιχεία α) και β) αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:

«α) όλες τις εκπομπές πτήσεων προς και από αεροδρόμια που βρίσκονται σε χώρες εκτός του ΕΟΧ για κάθε ημερολογιακό έτος από την 1η Ιανουαρίου 2013 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2023, με την επιφύλαξη της επανεξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 28β.»

β) όλες τις εκπομπές πτήσεων μεταξύ ενός αεροδρομίου που βρίσκεται σε μια εξόχως απόκεντρη περιοχή κατά την έννοια του άρθρου 349 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ενός αεροδρομίου που βρίσκεται σε μια άλλη περιοχή του ΕΟΧ για κάθε ημερολογιακό έτος από την 1η Ιανουαρίου 2013 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2023, με την επιφύλαξη της επανεξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 28β.»,

ii) το στοιχείο γ) διαγράφεται,

γ) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Κατά παρέκκλιση από τα άρθρα 3ε και 3στ, στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που επωφελούνται από τις παρεκκλίσεις οι οποίες προβλέπονται στην παράγραφο 1 στοιχεία α) και β) του παρόντος άρθρου χορηγείται ετησίως αριθμός δωρεάν δικαιωμάτων μειωμένος κατ' αναλογία προς τη μείωση της υποχρεωτικής παράδοσης δικαιωμάτων που προβλέπεται στα εν λόγω στοιχεία.

Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 3στ παράγραφος 8, τα δικαιώματα που δεν κατανέμονται από το ειδικό αποθεματικό ακυρώνονται.

Από την 1η Ιανουαρίου 2021, στον αριθμό δικαιωμάτων που κατανέμονται σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών εφαρμόζεται ο γραμμικός συντελεστής του άρθρου 9, με την επιφύλαξη της επανεξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 28β.

Όσον αφορά τη δραστηριότητα για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2017 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2023, τα κράτη μέλη δημοσιεύουν πριν την 1η Σεπτεμβρίου 2018 τον αριθμό των δικαιωμάτων αεροπορικών μεταφορών που κατανέμονται σε κάθε φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών.»,

δ) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 3δ παράγραφος 3, ο αριθμός δικαιωμάτων που τίθενται σε πλειστηριασμό από κάθε κράτος μέλος για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2013 μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2023 μειώνεται ώστε να αντιστοιχεί στο μερίδιό του από τις εκπομπές των αεροπορικών μεταφορών από πτήσεις που δεν υπόκεινται στις παρεκκλίσεις που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β) της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.»,

ε) η παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6. Κατά παρέκκλιση από τα άρθρα 3ζ, 12, 15 και 18α, αν οι συνολικές ετήσιες εκπομπές ενός φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών είναι χαμηλότερες από 25 000 τόνους CO₂ ή αν οι συνολικές ετήσιες εκπομπές ενός φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών είναι χαμηλότερες από 3 000 τόνους CO₂ από πτήσεις εκτός αυτών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία α) και β) του παρόντος άρθρου, οι εκπομπές του θεωρούνται εξακριβωμένες, εφόσον προσδιορίζονται βάσει του εργαλείου για μικρούς προξένους εκπομπών το οποίο έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 606/2010 της Επιτροπής (*) και έχει τροφοδοτηθεί από τον Οργανισμό Eurocontrol με στοιχεία τα οποία προέρχονται από το εργαλείο του Οργανισμού για την υποστήριξη του ΣΕΔΕ. Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν απλοποιημένες διαδικασίες για τους μη εμπορικούς φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, εάν οι εν λόγω διαδικασίες παρέχουν επίπεδο ακρίβειας όχι κατώτερο από αυτό που παρέχει το εργαλείο μικρών προξένων εκπομπών.

(*) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 606/2010 της Επιτροπής, της 9ης Ιουλίου 2010, με τον οποίο εγκρίνεται απλουστευμένο εργαλείο που εκπονήθηκε από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol) για τον υπολογισμό της κατανάλωσης καυσίμου από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών με χαμηλά επίπεδα εκπομπών (ΕΕ L 175 της 10.7.2010, σ. 25).»,

στ) η παράγραφος 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

ζ) η παράγραφος 8 διαγράφεται.

7) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 28β

Υποβολή και αξιολόγηση εκθέσεων από την Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου του ΔΟΠΑ

1. Πριν την 1η Ιανουαρίου 2019 και στη συνέχεια σε τακτική βάση, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την πρόοδο των διαπραγματεύσεων στον ΔΟΠΑ για την εφαρμογή του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου που θα εφαρμοστεί στις εκπομπές από το 2021, ιδίως όσον αφορά: i) τα σχετικά

νομικά μέσα του ΔΟΠΑ, συμπεριλαμβανομένων προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών, ii) τις συστάσεις που εγκρίνει το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ σχετικά με το παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο, iii) τη δημιουργία παγκόσμιου μητρώου, iv) τα εθνικά μέτρα που θα έχουν λάβει τρίτες χώρες για την εφαρμογή του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου που θα εφαρμοστεί στις εκπομπές από το 2021, v) τις επιπτώσεις των επιφυλάξεων τρίτων χωρών, καθώς και vi) άλλες σχετικές διεθνείς εξελίξεις και ισχύοντα νομικά μέσα.

Η Επιτροπή, σύμφωνα με την παγκόσμια αποτίμηση της UNFCCC, υποβάλλει επίσης έκθεση σχετικά με τις προσπάθειες να επιτευχθεί ο φιλόδοξος μακροπρόθεσμος στόχος για τη μείωση των εκπομπών CO₂ του κλάδου των αεροπορικών μεταφορών κατά το ήμισυ, σε σχέση με τα επίπεδα του 2005, έως το 2050.

2. Εντός 12 μηνών από την έκδοση των σχετικών νομικών μέσων από τον ΔΟΠΑ, και προτού καταστεί επιχειρησιακό το παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο, η Επιτροπή παρουσιάζει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στην οποία εξετάζονται τρόποι για την ενσωμάτωση αυτών των νομικών μέσων στην ενωσιακή νομοθεσία μέσω αναθεώρησης της παρούσας οδηγίας. Στην έκθεση αυτή η Επιτροπή επίσης εξετάζει τους κανόνες που ισχύουν στις πτήσεις εντός του ΕΟΧ, ανάλογα με την περίπτωση. Η έκθεση εξετάζει επίσης τη φιλοδοξία και τη συνολική περιβαλλοντική ακεραιότητα του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου, συμπεριλαμβανομένης της γενικής φιλοδοξίας του σε σχέση με τους στόχους της συμφωνίας των Παρισίων, το επίπεδο συμμετοχής, την εκτελεστότητά του, τη διαφάνεια, τις κυρώσεις για μη συμμόρφωση, τις διαδικασίες για συμμετοχή του κοινού, την ποιότητα των πιστωτικών μορίων αντιστάθμισης, την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την εξακρίβωση των εκπομπών, τα μητρώα, τη λογοδοσία, καθώς και τους κανόνες σχετικά με τη χρήση βιοκαυσίμων. Επιπλέον, η έκθεση εξετάζει αν οι διατάξεις που εγκρίνονται δυνάμει του άρθρου 28γ παράγραφος 2 πρέπει να αναθεωρηθούν.

3. Η Επιτροπή συνοδεύει την έκθεση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου ανάλογα με την περίπτωση, με προτάσεις προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την τροποποίηση, διαγραφή, παράταση ή αντικατάσταση των παρεκκλίσεων που προβλέπονται στο άρθρο 28α, όπως υπαγορεύει η δέσμευση της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας με ορίζοντα το 2030 με στόχο να εξασφαλιστεί η περιβαλλοντική ακεραιότητα και η αποτελεσματικότητα της δράσης της Ένωσης για το κλίμα.

Άρθρο 28γ

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

1. Η Επιτροπή θεσπίζει διατάξεις για την κατάλληλη παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και εξακρίβωση των εκπομπών για τον σκοπό της εφαρμογής του αγορακεντρικού μέτρου του ΔΟΠΑ σε όλα τα καλυπτόμενα δρομολόγια. Οι εν λόγω διατάξεις βασίζονται στα σχετικά νομικά μέσα που εκδίδει ο ΔΟΠΑ, αποφεύγουν κάθε στρέβλωση του ανταγωνισμού, συνάδουν με τις αρχές που περιέχει ο κανονισμός που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 1, και εξασφαλίζουν ότι οι υποβληθείσες εκθέσεις για τις εκπομπές ελέγχονται σύμφωνα με τις αρχές και τα κριτήρια εξακρίβωσης που αναφέρονται στο άρθρο 15.

2. Οι διατάξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στα άρθρα 14 και 15.»

8) Στο άρθρο 30, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«5. Πριν την 1η Ιανουαρίου 2020, η Επιτροπή παρουσιάζει επικαιροποιημένη ανάλυση σχετικά με τις επιπτώσεις των αεροπορικών μεταφορών πλην των εκπομπών CO₂, συνοδευόμενη, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, από πρόταση για την καλύτερη αντιμετώπιση των εν λόγω επιπτώσεων.»

9) Στο στοιχείο ια) του παραρτήματος I, το έτος «2020» αντικαθίσταται από το έτος «2030».

Άρθρο 2

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

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

Στρασβούργο, 13 Δεκεμβρίου 2017.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
Α. ΤΑΪΑΝΙ

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος Ο Πρόεδρος
Μ. ΜΑΑΣΙΚΑΣ
