2025/2090

15.10.2025

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2025/2090 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 10ης Οκτωβρίου 2025

σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο πλαίσιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας όσον αφορά την κοινοποίηση των διαφορών μεταξύ του ενωσιακού δικαίου και της δεύτερης έκδοσης των διεθνών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών για την προστασία του περιβάλλοντος — σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (CORSIA)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 192 παράγραφος 1, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 9,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η Σύμβαση του Σικάγου για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία («σύμβαση του Σικάγου»), η οποία ρυθμίζει τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, τέθηκε σε ισχύ στις 4 Απριλίου 1947. Με αυτήν ιδρύθηκε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ).

(2) Τα κράτη μέλη της Ένωσης είναι συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης του Σικάγου και μέλη του ΔΟΠΑ, ενώ η Ένωση έχει την ιδιότητα του παρατηρητή σε ορισμένα όργανα του ΔΟΠΑ.

(3) Δυνάμει του άρθρου 54 της σύμβασης του Σικάγου, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ πρέπει να υιοθετεί διεθνείς τυποποιήσεις και συνιστώμενους κανόνες.

(4) Η 21η Συνδιάσκεψη των Μερών της Σύμβασης-Πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή ολοκληρώθηκε τον Δεκέμβριο του 2015 με την έγκριση της συμφωνίας του Παρισιού. Ο στόχος της συμφωνίας του Παρισιού είναι να περιοριστεί η αύξηση της μέσης θερμοκρασίας του πλανήτη πολύ κάτω από τους 2 °C πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα και να συνεχιστούν οι προσπάθειες για τον περιορισμό της αύξησης της θερμοκρασίας στον 1,5 °C πάνω από τα εν λόγω επίπεδα. Όλοι οι τομείς της οικονομίας, μεταξύ των οποίων και οι διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, πρέπει να συμβάλουν στην επίτευξη μείωσης των εκπομπών αυτών.

(5) Το 2016, στην 39η Γενική Συνέλευση του ΔΟΠΑ αποφασίστηκε να αναπτυχθεί ένας παγκόσμιος αγορακεντρικός μηχανισμός μέτρων ώστε να περιοριστούν οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές στα επίπεδα του 2020. Η θέση της Ένωσης ως προς αυτό το θέμα καθορίστηκε στην απόφαση (ΕΕ) 2016/915 του Συμβουλίου ([1]).

(6) Κατά τη δέκατη συνεδρίαση της 214ης συνόδου του, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ ενέκρινε την πρώτη έκδοση του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου: διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές για την προστασία του περιβάλλοντος — σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (CORSIA).

(7) Κατά την 228η σύνοδό του, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ ενέκρινε την τροποποίηση 1 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου, κατόπιν τροποποιήσεων τις οποίες πρότεινε η Επιτροπή Αεροπορικής Περιβαλλοντικής Προστασίας και με βάση το αποτέλεσμα της περιοδικής επανεξέτασης του CORSIA του 2022. Η δεύτερη έκδοση του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου («δεύτερη έκδοση») τέθηκε σε εφαρμογή την 1η Ιανουαρίου 2024.

(8) Το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου καλύπτει αποκλίσεις από τα διεθνή πρότυπα και τις διεθνείς διαδικασίες. Σύμφωνα με το εν λόγω άρθρο, σε περίπτωση που συμβαλλόμενο κράτος κρίνει ανέφικτο να συμμορφωθεί, από κάθε άποψη, με οποιοδήποτε ανωτέρω διεθνές πρότυπο ή οποιαδήποτε ανωτέρω διεθνή διαδικασία, ή να εναρμονίσει πλήρως τους οικείους κανονισμούς ή τις οικείες πρακτικές με διεθνές πρότυπο ή διεθνή διαδικασία κατόπιν τροποποίησης αυτού ή αυτής, ή σε περίπτωση που συμβαλλόμενο κράτος κρίνει απαραίτητο να θεσπίσει κανονισμούς ή πρακτικές που διαφέρουν, από οποιαδήποτε άποψη, από τους κανονισμούς ή τις πρακτικές που έχουν καθοριστεί σε διεθνές πρότυπο, το εν λόγω συμβαλλόμενο κράτος πρέπει να κοινοποιήσει αμελλητί στον ΔΟΠΑ τις διαφορές μεταξύ της οικείας πρακτικής και αυτής που έχει καθοριστεί στο διεθνές πρότυπο.

([1]) Απόφαση (ΕΕ) 2016/915 του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2016, σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσον αφορά το διεθνές νομοθέτημα που θα εκπονηθεί στο πλαίσιο των οργάνων του ICAO με σκοπό την εφαρμογή από το 2020 ενός ενιαίου παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου για τις εκπομπές από τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (ΕΕ L 153 της 10.6.2016, σ. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/915/oj).

(9) Δεδομένου ότι υπάρχουν ορισμένες διαφορές μεταξύ του ενωσιακού δικαίου και της δεύτερης έκδοσης, θα πρέπει να καθοριστεί θέση της Ένωσης όσον αφορά την κοινοποίηση των διαφορών σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου.

(10) Το CORSIA εφαρμόζεται στο ενωσιακό δίκαιο με την οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([2]). Η θέση που πρέπει να ληφθεί στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ όσον αφορά την κοινοποίηση των διαφορών μεταξύ της εν λόγω οδηγίας και της πρώτης έκδοσης του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου καθορίστηκε με την απόφαση (ΕΕ) 2018/2027 του Συμβουλίου ([3]).

(11) Το 2023, η οδηγία 2003/87/ΕΚ τροποποιήθηκε από την οδηγία (ΕΕ) 2023/958 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([4]). Ένας από τους στόχους της οδηγίας (ΕΕ) 2023/958 ήταν η συνέχιση της εφαρμογής του CORSIA στην Ένωση.

(12) Η θέση της Ένωσης όσον αφορά την κοινοποίηση των διαφορών που ορίζεται στην παρούσα απόφαση προτείνεται να καθοριστεί στο παρόν στάδιο επειδή έχουν εκδοθεί νομικές πράξεις της Ένωσης όσον αφορά την εφαρμογή του CORSIA στην Ένωση.

(13) Το άρθρο 12 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ προβλέπει ότι η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν τη μεθοδολογία υπολογισμού απαιτήσεων αντιστάθμισης για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Κατά συνέπεια, στις 9 Ιουλίου 2024 η Επιτροπή εξέδωσε τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2024/1879 ([5]).

(14) Όπως κοινοποιήθηκε στη γραμματεία του ΔΟΠΑ, και όπως βεβαίωσε η γραμματεία, οι ετήσιες εκπομπές CO_2 για όλα τα ζεύγη κρατών που ανέφεραν τα κράτη μέλη στη γραμματεία του ΔΟΠΑ ως υποκείμενα σε απαιτήσεις αντιστάθμισης δεν θίγουν τον υπολογισμό των απαιτήσεων αντιστάθμισης ούτε την ποσότητα των επιλέξιμων μονάδων CORSIA που πρέπει να ακυρωθούν για να επιδειχθεί συμμόρφωση.

(15) Σύμφωνα με την οδηγία 2003/87/ΕΚ, επιλέξιμες μονάδες του CORSIA είναι όσες καθορίζει το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, υπό την προϋπόθεση ότι προέρχονται από κράτος που εφαρμόζει τη συμφωνία του Παρισιού και συμμετέχει στο CORSIA. Η διαφορά αυτή θα πρέπει να κοινοποιηθεί στον ΔΟΠΑ.

(16) Σύμφωνα με την οδηγία 2003/87/ΕΚ, εκτός από τις πτήσεις που καθορίζονται στη δεύτερη έκδοση, από τις απαιτήσεις παρακολούθησης εξαιρούνται και οι ακόλουθες πτήσεις: πτήσεις που εκτελούνται με κανόνες πτήσης εξ όψεως, πτήσεις που εκτελούνται για επιστημονική έρευνα ή δοκιμές αεροσκαφών, και πτήσεις που εκτελούνται στο πλαίσιο υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η διαφορά αυτή θα πρέπει να κοινοποιηθεί στον ΔΟΠΑ.

(17) Δυνάμει του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/2066 της Επιτροπής ([6]), οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που δεν είναι επιλέξιμοι να χρησιμοποιούν εργαλεία εκτίμησης εκπομπών πρέπει να χρησιμοποιούν τη μέθοδο Α ή τη μέθοδο Β ως μεθόδους παρακολούθησης της χρήσης καυσίμων. Πρέπει να χρησιμοποιούν τις ίδιες μεθόδους για την υποβολή εκθέσεων για όλες τις πτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των πτήσεων που δεν υπόκεινται σε απαιτήσεις αντιστάθμισης. Η διαφορά αυτή θα πρέπει να κοινοποιηθεί στον ΔΟΠΑ.

([2]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

([3]) Απόφαση (ΕΕ) 2018/2027 του Συμβουλίου, της 29ης Νοεμβρίου 2018, σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο πλαίσιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας όσον αφορά την πρώτη έκδοση των διεθνών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών για την προστασία του περιβάλλοντος — σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύστημα CORSIA) (ΕΕ L 325 της 20.12.2018, σ. 25, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/2027/oj).

([4]) Οδηγία (ΕΕ) 2023/958 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαΐου 2023, για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ όσον αφορά τη συμβολή των αεροπορικών μεταφορών στον στόχο της Ένωσης για μείωση των εκπομπών στο σύνολο της οικονομίας και για την κατάλληλη εφαρμογή ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου (ΕΕ L 130 της 16.5.2023, σ. 115, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/958/oj).

([5]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2024/1879 της Επιτροπής, της 9ης Ιουλίου 2024, για τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής της οδηγίας 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τον υπολογισμό των απαιτήσεων αντιστάθμισης για τους σκοπούς του συστήματος CORSIA (ΕΕ L, 2024/1879, 10.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1879/oj).

([6]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/2066 της Επιτροπής, της 19ης Δεκεμβρίου 2018, για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου κατ' εφαρμογή της οδηγίας 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 601/2012 της Επιτροπής (ΕΕ L 334 της 31.12.2018, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).

(18) Τα κράτη μέλη της ΕΕ θα πρέπει να κοινοποιήσουν τις διαφορές στον ΔΟΠΑ, το αργότερο δύο μήνες μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας απόφασης, και θα πρέπει να ενημερώσουν την Επιτροπή αναλόγως.

(19) Ενδείκνυται να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ, όσον αφορά τη δεύτερη, έκδοση, καθώς είναι δεσμευτική για τα κράτη μέλη δυνάμει του άρθρου 90 της σύμβασης του Σικάγου και εντός των ορίων που καθορίζονται σε αυτό. Η δεύτερη έκδοση πρόκειται επίσης να καταστεί δεσμευτική για την Ένωση και τα κράτη μέλη της δυνάμει ορισμένων από τις ισχύουσες διεθνείς συμφωνίες περί αεροπορικών μεταφορών. Επομένως, η έγκριση θέσης της Ένωσης όσον αφορά την κοινοποίηση διαφορών εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 218 παράγραφος 9 της Συνθήκης.

(20) Η θέση της Ένωσης θα πρέπει να εκφραστεί από κάθε κράτος μέλος, το οποίο ενεργεί προς το συμφέρον της Ένωσης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η θέση που πρέπει να ληφθεί, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ όσον αφορά την κοινοποίηση των διαφορών μεταξύ του ενωσιακού δικαίου και της δεύτερης έκδοσης του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου: διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές για την προστασία του περιβάλλοντος — σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (CORSIA) («δεύτερη έκδοση») είναι η ακόλουθη: κάθε κράτος μέλος συμπληρώνει στο σύστημα ηλεκτρονικής υποβολής διαφορών του ΔΟΠΑ (EFOD) τις διαφορές, σύμφωνα με τους όρους που περιγράφονται στο άρθρο 2 της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 2

1. Η κοινοποίηση των διαφορών που ορίζεται στο παρόν άρθρο δεν θίγει άλλες κοινοποιήσεις που υποβάλλονται δυνάμει του άρθρου 38 της σύμβασης του Σικάγου, όσον αφορά τις διατάξεις του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου.

2. Διαφορά σε σχέση με το κεφάλαιο 4 σημείο 4.3.1 της δεύτερης έκδοσης, «Μονάδες εκπομπών», με τις ακόλουθες λεπτομέρειες διαφοράς:

«*[Το κράτος μέλος] κοινοποιεί στον ΔΟΠΑ ότι η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις αντιστάθμισης οι οποίες απορρέουν από εκπομπές από πτήσεις που εκτελούν φορείς εκμετάλλευσης εγκατεστημένοι στ… [κράτος μέλος], εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) ή από πτήσεις που εκτελούνται από τον ΕΟΧ προς και από την Ελβετία ή το Ηνωμένο Βασίλειο διασφαλίζεται, σύμφωνα με την οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου* ([1]), *με την παράδοση δικαιωμάτων στο πλαίσιο του περιφερειακού συστήματος ΣΕΔΕ της ΕΕ που ισχύει επίσης για τέτοιες πτήσεις.*

Η συμμετοχή στα περιφερειακά συστήματα υποχρεώνει τους φορείς εκμετάλλευσης από [κράτος μέλος] να αντιμετωπίσουν τις εκπομπές αυτές.

Η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις αντιστάθμισης πληρούται έτσι κατά τη φάση ακύρωσης μονάδας, η οποία περιγράφεται λεπτομερώς στο κεφάλαιο 4 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου. Οι φορείς εκμετάλλευσης που υπάγονται στη διοίκηση τ…[κράτος μέλος] θεωρείται ότι συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις αντιστάθμισης του CORSIA μετά την υποβολή επαληθευμένης έκθεσης ακύρωσης μονάδων εκπομπών. Η εν λόγω έκθεση αποδεικνύει την ακύρωση επαρκών μονάδων CORSIA, με εξαίρεση τις πτήσεις μεταξύ κρατών του ΕΟΧ και τις πτήσεις μεταξύ κρατών του ΕΟΧ και του Ηνωμένου Βασιλείου ή της Ελβετίας.

([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 Ένωσης και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).»

Η διαφορά αυτή επισημαίνεται ως διαφορά κατηγορίας Α «Απαίτηση περισσότερο αυστηρή ή που υπερβαίνει το πρότυπο ή τη συνιστώμενη πρακτική του ΔΟΠΑ» και ως «Σημαντική διαφορά» στο EFOD.

3. Διαφορά σε σχέση με το κεφάλαιο 4 σημείο 4.2.1 της δεύτερης έκδοσης «Ακύρωση επιλέξιμων μονάδων εκπομπών CORSIA», με τις ακόλουθες λεπτομέρειες διαφοράς:

«*Σύμφωνα με το άρθρο 11α της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, [κράτος μέλος] κοινοποιεί στον ΔΟΠΑ ότι, εκτός από τα κριτήρια που περιλαμβάνονται στο έγγραφο του ΔΟΠΑ με τίτλο "Κριτήρια επιλεξιμότητας μονάδων εκπομπών CORSIA", πρέπει να πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις προκειμένου οι μονάδες να θεωρούνται επιλέξιμες για συμμόρφωση με το CORSIA για τους φορείς εκμετάλλευσης που υπάγονται στη διοίκηση τ… [κράτος μέλος]:*

α) *οι μονάδες πρέπει να προέρχονται από κράτος που είναι συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας του Παρισιού κατά τη στιγμή της χρήσης·*

β) *οι μονάδες πρέπει να προέρχονται από κράτος που συμμετέχει στην αντιστάθμιση του CORSIA.*»

Η διαφορά αυτή επισημαίνεται ως διαφορά κατηγορίας Α «Απαίτηση περισσότερο αυστηρή ή που υπερβαίνει το πρότυπο ή τη συνιστώμενη πρακτική του ΔΟΠΑ» και ως «Σημαντική διαφορά» στο EFOD.

4. Διαφορά σε σχέση με το κεφάλαιο 2 σημείο 2.1.1 της δεύτερης έκδοσης, «Παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση (MRV) των ετήσιων εκπομπών CO_2 του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών», με τις ακόλουθες λεπτομέρειες διαφοράς:

«*Σύμφωνα με το παράρτημα I της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, [κράτος μέλος] κοινοποιεί στον ΔΟΠΑ ότι, επιπλέον των εξαιρέσεων που καθορίζονται στα σημεία 2.1.1 και 2.1.3 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου, τα πρότυπα και οι συνιστώμενες πρακτικές του παρόντος κεφαλαίου δεν θα εφαρμόζονται στις ακόλουθες πτήσεις με αναχώρηση ή άφιξη στον ΕΟΧ:*

α) *πτήσεις που εκτελούνται αποκλειστικά βάσει κανόνων πτήσης εξ όψεως, όπως αυτοί ορίζονται στο παράρτημα 2 της σύμβασης του Σικάγου·*

β) *πτήσεις που εκτελούνται αποκλειστικά για επιστημονική έρευνα ή για τον έλεγχο, τη δοκιμή ή την πιστοποίηση αεροσκαφών ή εξοπλισμού, είτε αερομεταφερόμενου είτε επίγειου·*

γ) *πτήσεις που εκτελούνται στο πλαίσιο υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες επιβάλλονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου* [1].

[1] Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj).»

Η διαφορά αυτή επισημαίνεται ως διαφορά κατηγορίας Γ «Μερικώς εφαρμοζόμενη» και όχι ως «Σημαντική διαφορά» στο EFOD.

5. Διαφορά σε σχέση με το κεφάλαιο 2 σημεία 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2 και 2.2.1.3.6 της δεύτερης έκδοσης, «Παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση (MRV) των ετήσιων εκπομπών CO_2 του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών», με τις ακόλουθες λεπτομέρειες διαφοράς:

«*Σύμφωνα με το άρθρο 55 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/2066 της Επιτροπής* [2]*, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εκτελούν λιγότερες από 243 πτήσεις ανά περίοδο επί τρεις διαδοχικές τετράμηνες περιόδους και οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εκτελούν πτήσεις με συνολικές ετήσιες εκπομπές χαμηλότερες από 25 000 τόνους CO_2 ετησίως θεωρούνται μικροί πρόξενοι εκπομπών. Το [κράτος μέλος] ενημερώνει τον ΔΟΠΑ ότι οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που υπερβαίνουν το κατώτατο όριο των μικρών προξένων εκπομπών χρησιμοποιούν τη μέθοδο Α ή τη μέθοδο Β ως μέθοδο παρακολούθησης της χρήσης καυσίμων.*

[2] Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/2066 της Επιτροπής, της 19ης Δεκεμβρίου 2018, για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου κατ' εφαρμογή της οδηγίας 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 601/2012 της Επιτροπής (ΕΕ L 334 της 31.12.2018, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).»

«*Σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/2066, [κράτος μέλος] κοινοποιεί στον ΔΟΠΑ ότι οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών χρησιμοποιούν την επιλεγμένη μέθοδο παρακολούθησης της χρήσης καυσίμων για όλες τις αναφερόμενες πτήσεις τους, περιλαμβανομένων διεθνών πτήσεων που δεν υπόκεινται σε απαιτήσεις αντιστάθμισης.*»

«*Σύμφωνα με την οδηγία 2003/87/ΕΚ, [κράτος μέλος] κοινοποιεί στον ΔΟΠΑ ότι οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που πληρούν τις απαιτήσεις των σημείων 2.1.1 και 2.1.3 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου, μετά την 1η Ιανουαρίου 2021 για πρώτη φορά χωρίς να χαρακτηρίζονται νεοεισερχόμενοι και οι οποίοι δεν είναι μικροί πρόξενοι εκπομπών, χρησιμοποιούν απευθείας μέθοδο παρακολούθησης της χρήσης καυσίμων.*»

Η διαφορά αυτή επισημαίνεται ως διαφορά κατηγορίας Α «Απαίτηση περισσότερο αυστηρή ή που υπερβαίνει το πρότυπο ή τη συνιστώμενη πρακτική του ΔΟΠΑ» και όχι ως «Σημαντική διαφορά» στο EFOD.

6. Κάθε κράτος μέλος υποβάλλει τις διαφορές του παρόντος άρθρου το αργότερο δύο μήνες μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας απόφασης και ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την ημερομηνία έκδοσής της.

Λουξεμβούργο, 10 Οκτωβρίου 2025.

Για το Συμβούλιο

Η Πρόεδρος

S. LOSE