ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 25.3.2025
COM(2025) 127 final

2025/0065 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο πλαίσιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας όσον αφορά τη δεύτερη 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

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η παρούσα πρόταση αφορά την απόφαση για τον καθορισμό της θέσης που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: Ένωση ή ΕΕ) όσον αφορά την κοινοποίηση διαφορών σε σχέση με το παράρτημα 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου σχετικά με τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος.

2. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

2.1. Η σύμβαση του Σικάγου, ο ΔΟΠΑ και η Συμφωνία του Παρισιού

Σκοπός της σύμβασης του Σικάγου (στο εξής: σύμβαση του Σικάγου ή σύμβαση) είναι η ρύθμιση των διεθνών αεροπορικών μεταφορών. Η σύμβαση άρχισε να ισχύει στις 4 Απριλίου 1947 και με αυτήν ιδρύθηκε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (στο εξής: ΔΟΠΑ).

Ο ΔΟΠΑ είναι ειδικευμένος οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών που εκπονεί παγκόσμια πρότυπα, πρακτικές και πολιτικές για τη διεθνή πολιτική αεροπορία στον τομέα της ασφάλειας των πτήσεων, της προστασίας από έκνομες ενέργειες, της αεροναυτιλίας, του περιβάλλοντος, της διευκόλυνσης και των οικονομικών θεμάτων.

Τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: κράτη μέλη της ΕΕ) είναι συμβαλλόμενα κράτη της σύμβασης του Σικάγου και μέλη του ΔΟΠΑ, ενώ η Ένωση έχει καθεστώς παρατηρητή στον ΔΟΠΑ.

Σύμφωνα με το άρθρο 54 της σύμβασης, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ μπορεί να εκδίδει διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές.

Η Συμφωνία του Παρισιού εγκρίθηκε από τη διάσκεψη των μερών της σύμβασης-πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή τον Δεκέμβριο του 2015. Στόχος της είναι να περιοριστεί η αύξηση της θερμοκρασίας του πλανήτη κάτω από τους 2° C σε σύγκριση με τα προβιομηχανικά επίπεδα και να συνεχιστούν οι προσπάθειες για τον περιορισμό της αύξησης της θερμοκρασίας στον 1,5° C.

Όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ και η Ένωση είναι συμβαλλόμενα μέρη της Συμφωνίας του Παρισιού.

2.2. CORSIA — παράρτημα 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου

Η δεύτερη έκδοση των διεθνών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών, προστασία του περιβάλλοντος — σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύστημα CORSIA)[1] εγκρίθηκε από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ κατά τη 228η σύνοδό του τον Μάρτιο του 2023, μετά την έγκριση της τροποποίησης 1 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου.

Η δεύτερη έκδοση τέθηκε σε εφαρμογή την 1η Ιανουαρίου 2024.

[1] Annex 16 - Environmental Protection - Volume IV - Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) [Παράρτημα 16 — Προστασία του περιβάλλοντος — Τόμος IV — Σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύστημα CORSIA)]. 2η έκδοση, Ιούλιος 2023.

Το θέμα που καλύπτεται στο παράρτημα 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου εμπίπτει στην αρμοδιότητα της Ένωσης και, ως εκ τούτου, εφαρμόζεται στα κράτη μέλη της ΕΕ μέσω του δικαίου της Ένωσης.

Σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου, τα συμβαλλόμενα κράτη του ΔΟΠΑ πρέπει να κοινοποιούν στον ΔΟΠΑ τις διαφορές μεταξύ των οικείων κανονισμών ή πρακτικών και εκείνων που καθορίζονται από το αντίστοιχο διεθνές πρότυπο.

Βάσει της καθοδήγησης του ΔΟΠΑ[2], υπάρχουν τρεις διαφορετικές κατηγορίες διαφορών που μπορούν να υποβληθούν μέσω του συστήματος ηλεκτρονικής υποβολής διαφορών (Electronic Filing of Difference, στο εξής: EFOD): Απαίτηση περισσότερο αυστηρή ή που υπερβαίνει το πρότυπο ή τη συνιστώμενη πρακτική (Standard or Recommended Practice, στο εξής: SARP) του ΔΟΠΑ (κατηγορία Α). Η κατηγορία αυτή ισχύει όταν ο εθνικός κανονισμός είναι πιο απαιτητικός από το αντίστοιχο SARP ή επιβάλλει υποχρέωση εντός του πεδίου εφαρμογής του παραρτήματος η οποία δεν καλύπτεται από SARP. Η κατηγορία αυτή είναι ιδιαιτέρως σημαντική όταν ένα συμβαλλόμενο κράτος του ΔΟΠΑ απαιτεί υψηλότερο πρότυπο το οποίο επηρεάζει τη λειτουργία αεροσκαφών άλλων συμβαλλόμενων κρατών του ΔΟΠΑ εντός και υπεράνω του εδάφους του. Απαίτηση διαφορετικού χαρακτήρα ή άλλα μέσα συμμόρφωσης (κατηγορία Β). Η κατηγορία αυτή ισχύει όταν ο εθνικός κανονισμός είναι διαφορετικός ως προς τον χαρακτήρα του από το αντίστοιχο SARP του ΔΟΠΑ ή όταν ο εθνικός κανονισμός διαφέρει κατ' αρχήν, ως προς τον τύπο ή το σύστημα από το αντίστοιχο SARP, χωρίς απαραιτήτως να επιβάλλει πρόσθετη υποχρέωση· και απαίτηση λιγότερο προστατευτική ή μερικώς εφαρμοζόμενη/μη εφαρμοζόμενη (κατηγορία Γ). Η κατηγορία αυτή ισχύει όταν ο εθνικός κανονισμός είναι λιγότερο προστατευτικός από το αντίστοιχο SARP· ή όταν δεν έχει εκδοθεί εθνικός κανονισμός ο οποίος να αφορά το αντίστοιχο SARP, εν όλω ή εν μέρει.

3. ΘΕΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ ΕΞ ΟΝΟΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΕΕ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ

3.1. Συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις του ΣΕΔΕ της ΕΕ

Η ΕΕ εφαρμόζει ένα περιφερειακό σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών (στο εξής: ΣΕΔΕ της ΕΕ). Το ΣΕΔΕ της ΕΕ είναι ένα σύστημα ανώτατων ορίων και εμπορίας το οποίο καλύπτει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις αεροπορικές δραστηριότητες από το 2012. Περιορίζει το συνολικό ανώτατο όριο εκπομπών και επιτρέπει στους προξένους εκπομπών να αγοράζουν και να πωλούν δικαιώματα για να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους, προάγοντας ως εκ τούτου την οικονομικά αποδοτική μείωση των εκπομπών.

Το 2023 εκδόθηκε η οδηγία (ΕΕ) 2023/958[3] για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ[4]. Ενίσχυσε το ΣΕΔΕ της ΕΕ για τις εκπομπές από όλες τις μεγάλες αεροπορικές εταιρείες που

---

[2] Manual on Notification and Publication of Differences (Εγχειρίδιο για την κοινοποίηση και τη δημοσίευση διαφορών) (έγγρ. 10055).

[3] 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).

[4] 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).

εκτελούν πτήσεις εντός του ΕΟΧ, προς την Ελβετία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Συμπεριέλαβε επίσης διατάξεις σχετικά με την εφαρμογή του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου CORSIA για τις εκπομπές από αεροπορικές εταιρείες που εδρεύουν στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.

Σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 3 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, η Επιτροπή εκδίδει ετησίως κατάλογο κρατών, εκτός των χωρών του ΕΟΧ, της Ελβετίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, τα οποία θεωρείται ότι εφαρμόζουν το σύστημα CORSIA. Πρόκειται συγκεκριμένα για τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2024/622 της Επιτροπής για το 2023[5] και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2024/2850 της Επιτροπής για το 2024[6].

Η Επιτροπή εξέδωσε επίσης τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2024/1879[7] για τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής της οδηγίας 2003/87/ΕΚ όσον αφορά τον υπολογισμό των απαιτήσεων αντιστάθμισης για τους σκοπούς του συστήματος CORSIA και επικαιροποίησε τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/2066 για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές[8].

Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 28γ της εν λόγω οδηγίας, η Επιτροπή πρέπει να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σχετικά με την κατάλληλη παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών για τον σκοπό της εφαρμογής του συστήματος CORSIA. Η πρώτη τέτοια πράξη ήταν ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2019/1603 της Επιτροπής[9].

Μετά την έκδοση των διαφόρων αυτών πράξεων, εξακολουθούν να υπάρχουν διαφορές μεταξύ των σχετικών διατάξεων της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, των σχετικών εκτελεστικών κανονισμών της και του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου, οι οποίες επηρεάζουν τον τρόπο με τον οποίο η ΕΕ και τα κράτη μέλη της εφαρμόζουν το σύστημα CORSIA.

Η παρούσα απόφαση επικαιροποιεί την απόφαση 2018/2027 του Συμβουλίου[10], η οποία προέβλεπε τις αρχικές διαφορές που έπρεπε να κοινοποιηθούν. Στην αρχική κοινοποίηση των

---

5 Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2024/622 της Επιτροπής, της 22ας Φεβρουαρίου 2024, σχετικά με τον κατάλογο των κρατών που θεωρείται ότι εφαρμόζουν το σύστημα CORSIA για τους σκοπούς της οδηγίας 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις εκπομπές το 2023 (ΕΕ L, 2024/622, 23.2.2024).

6 Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2024/2850 της Επιτροπής, της 11ης Νοεμβρίου 2024, σχετικά με τον κατάλογο των κρατών που θεωρείται ότι εφαρμόζουν το σύστημα CORSIA για τους σκοπούς της οδηγίας 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις εκπομπές το 2024 (ΕΕ L, 2024/2850, 12.11.2024).

7 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).

8 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).

9 Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2019/1603 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2019, για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τα μέτρα που έχει θεσπίσει ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών των αεροπορικών μεταφορών με σκοπό την εφαρμογή παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου (ΕΕ L 250 της 30.9.2019, σ. 10).

10 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

διαφορών αναφερόταν ότι υπάρχουν διαφορές τόσο στις απαιτήσεις παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης όσο και στις απαιτήσεις αντιστάθμισης.

Το αντικείμενο της προς έκδοση πράξης αφορά τομέα για τον οποίο η Ένωση έχει αποκλειστική εξωτερική αρμοδιότητα δυνάμει του άρθρου 3 παράγραφος 2 τελευταίο σκέλος της ΣΛΕΕ, διότι η προς έκδοση πράξη αφορά τομέα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών ο οποίος καλύπτεται σε μεγάλο βαθμό από τους ενωσιακούς κανόνες, και συγκεκριμένα από την οδηγία για το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών της ΕΕ, τον κανονισμό για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων, τον κανονισμό για τη διαπίστευση και την επαλήθευση.

3.2. Συμμόρφωση με τις απαιτήσεις στο πλαίσιο του συστήματος CORSIA

3.2.1 Διοίκηση

Σύμφωνα με το άρθρο 51 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/2066, κάθε φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών πρέπει να παρακολουθεί τις εκπομπές και να υποβάλλει σχετικές εκθέσεις για όλες τις πτήσεις που εκτελούνται από τον εν λόγω φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών κατά την περίοδο αναφοράς και για τις οποίες είναι ο ίδιος υπεύθυνος. Το σημείο 1.2.6 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου προβλέπει εξαίρεση η οποία δεν περιλαμβάνεται στην οδηγία 2003/87/ΕΚ: φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών που συνιστά θυγατρική πλήρους κυριότητας και είναι νόμιμα καταχωρισμένος στο ίδιο κράτος μπορεί να αντιμετωπίζεται, από κοινού με τον ιδιοκτήτη του, ως ένας ενιαίος φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Σύμφωνα με τους κανόνες του ΣΕΔΕ της ΕΕ, κάθε φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών οφείλει να διαθέτει δικό του σχέδιο παρακολούθησης και να υποβάλλει εκθέσεις για τις εκπομπές του σύμφωνα με την τυποποιημένη διαδικασία, δηλαδή χωριστά από άλλους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, ακόμα και αν είναι θυγατρικές πλήρους κυριότητας.

Ο περιορισμός αυτός, ο οποίος είναι πρόσθετος των διατάξεων του προτύπου του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου, θα πρέπει να υποβληθεί στον ΔΟΠΑ στην «Κατηγορία Α — Απαίτηση περισσότερο αυστηρή ή που υπερβαίνει το πρότυπο ή τη συνιστώμενη πρακτική (SARP) του ΔΟΠΑ». Ως εκ τούτου, ενεργοποιείται κοινοποίηση σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου, όσον αφορά το σημείο 1.2.6 του κεφαλαίου 1 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου.

Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 68 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/2066, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών πρέπει να υποβάλλουν στην αρμόδια αρχή την ετήσια έκθεση για τις εκπομπές τους έως τις 31 Μαρτίου. Ωστόσο, το σημείο 1.2.7 του παραρτήματος 16 τόμος IV προβλέπει ότι τα συμβαλλόμενα κράτη του ΔΟΠΑ και οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει να συμμορφώνονται με το χρονοδιάγραμμα που ορίζεται στο προσάρτημα 1. Για τις περιόδους 2024-2026, 2027-2029, 2030-2032 και 2033-2035, η προθεσμία για την υποβολή της έκθεσης επαληθευμένων εκπομπών στο κράτος είναι η 30ή Απριλίου κάθε έτους. Ως εκ τούτου, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών πρέπει να υποβάλλουν την ετήσια έκθεση εκπομπών έναν μήνα νωρίτερα βάσει του δικαίου της ΕΕ.

Ο περιορισμός αυτός, ο οποίος είναι πρόσθετος των διατάξεων του προτύπου του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου, θα πρέπει να υποβληθεί στον ΔΟΠΑ στην «Κατηγορία Α — Απαίτηση περισσότερο αυστηρή ή που υπερβαίνει το πρότυπο ή τη

του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύστημα CORSIA), (ΕΕ L 325 της 20.12.2018, σ. 25).

συνιστώμενη πρακτική (SARP) του ΔΟΠΑ». Ως εκ τούτου, ενεργοποιείται κοινοποίηση σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου, όσον αφορά το σημείο 1.5 του κεφαλαίου 1 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου.

3.2.2 Παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση (ΠΥΕ) των ετήσιων εκπομπών του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

Στο παράρτημα I της οδηγίας 2003/87/ΕΚ παρατίθενται οι αεροπορικές δραστηριότητες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ. Πέραν των πτήσεων που προσδιορίζονται στο σημείο 2.1.1 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου, εξαιρούνται επίσης από τις απαιτήσεις παρακολούθησης οι ακόλουθες πτήσεις που αναχωρούν από ή φθάνουν σε κράτος του ΕΟΧ: πτήσεις που διεξάγονται υπό κανόνες πτήσης εξ όψεως, πτήσεις για επιστημονική έρευνα και δοκιμές αεροσκαφών και πτήσεις στο πλαίσιο της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Το παράρτημα 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου εξαιρεί μόνο τις πτήσεις με κυβερνητικά αεροσκάφη, τις στρατιωτικές πτήσεις, τις πτήσεις ανθρωπιστικού χαρακτήρα, τις ιατρικές και τις πυροσβεστικές πτήσεις, καθώς και πτήσεις που προηγούνται ή έπονται πτήσης ανθρωπιστικού χαρακτήρα, ιατρικής πτήσης ή πυροσβεστικής πτήσης, υπό τον όρο ότι οι εν λόγω πτήσεις πραγματοποιήθηκαν με το ίδιο αεροσκάφος και ήταν απαραίτητες για την εκτέλεση των σχετικών ανθρωπιστικών, ιατρικών ή πυροσβεστικών δραστηριοτήτων ή για την επανατοποθέτηση του αεροσκάφους στη συνέχεια για την επόμενη δραστηριότητά του. Η εν λόγω εξαίρεση αποτελεί πρόσθετη διαφορά που πρέπει να υποβληθεί στον ΔΟΠΑ στην «Κατηγορία Γ — Μερικώς εφαρμοζόμενη». Ως εκ τούτου, ενεργοποιείται κοινοποίηση σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου, όσον αφορά το σημείο 2.1.1 του κεφαλαίου 2 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου.

Σύμφωνα με το παράρτημα IV της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, πρέπει να υποβάλλεται η πραγματική κατανάλωση καυσίμου για κάθε πτήση, η οποία περιλαμβάνει επίσης τα καύσιμα που καταναλώνονται από την εφεδρική μονάδα παραγωγής ισχύος. Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/2066, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που υπερβαίνουν το όριο για τους μικρούς προξένους εκπομπών του ΣΕΔΕ της ΕΕ πρέπει να χρησιμοποιούν τη μέθοδο Α ή τη μέθοδο Β ως μέθοδο παρακολούθησης της χρήσης καυσίμων για την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τις οικείες ετήσιες εκπομπές CO_2 από διεθνείς πτήσεις. Η ίδια μέθοδος πρέπει να χρησιμοποιείται ανεξάρτητα από το αν οι πτήσεις υπόκεινται ή όχι σε απαιτήσεις αντιστάθμισης.

Ωστόσο, στο προσάρτημα 2 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορούν να επιλέξουν μέθοδο παρακολούθησης της χρήσης καυσίμων μεταξύ πέντε μεθόδων που καλύπτονται από τα SARP του ΔΟΠΑ, συμπεριλαμβανομένης της μεθόδου Α και της μεθόδου Β. Επιπλέον, σύμφωνα με το κεφάλαιο 2 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορούν να επιλέξουν να χρησιμοποιούν τις μεθόδους παρακολούθησης της χρήσης καυσίμων μόνο για την υποβολή εκθέσεων σχετικά με πτήσεις οι οποίες υπόκεινται σε απαιτήσεις αντιστάθμισης και να χρησιμοποιούν εργαλείο εκτίμησης εκπομπών για την υποβολή εκθέσεων σχετικά με πτήσεις οι οποίες δεν υπόκεινται σε απαιτήσεις αντιστάθμισης.

Οι εν λόγω περιορισμοί βάσει του δικαίου της Ένωσης, οι οποίοι είναι πρόσθετοι των διατάξεων του προτύπου του παραρτήματος 16 τόμος IV της Σύμβασης του Σικάγου, θα πρέπει να υποβληθούν στον ΔΟΠΑ στην «Κατηγορία Α — Απαίτηση περισσότερο αυστηρή ή που υπερβαίνει το πρότυπο ή τη συνιστώμενη πρακτική (SARP) του ΔΟΠΑ». Ως εκ τούτου, ενεργοποιείται κοινοποίηση σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου σχετικά με τα σημεία 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2, 2.2.1.3.3, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5 και 2.2.1.3.6 του

κεφαλαίου 2 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου, στα οποία προβλέπονται παρεκκλίσεις σχετικά με το πότε πρέπει να χρησιμοποιείται μέθοδος παρακολούθησης της χρήσης καυσίμων και πότε πρέπει να υποβάλλονται επικαιροποιημένα σχέδια παρακολούθησης των εκπομπών.

Το όριο για τους μικρούς προξένους εκπομπών, όπως προβλέπεται στο άρθρο 55 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/2066, διαφέρει από εκείνο των SARP του συστήματος CORSIA. 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.

Ο ορισμός αυτός, ο οποίος είναι πρόσθετος των διατάξεων του προτύπου στο σημείο 2.2.1.3.1 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου, αποτελεί πρόσθετη διαφορά που πρέπει να υποβληθεί στον ΔΟΠΑ στην «Κατηγορία Α — Απαίτηση περισσότερο αυστηρή ή που υπερβαίνει το πρότυπο ή τη συνιστώμενη πρακτική (SARP) του ΔΟΠΑ». Ως εκ τούτου, ενεργοποιείται κοινοποίηση σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου, όσον αφορά το σημείο 2.2.1.3.1 του κεφαλαίου 2 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου, το οποίο εφαρμόζεται σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών με ετήσιες εκπομπές CO_2 από διεθνείς πτήσεις άνω των 50 000 τόνων.

Σύμφωνα με το άρθρο 52 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/2066, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών πρέπει να υποβάλει το οικείο σχέδιο παρακολούθησης στην αρμόδια αρχή το αργότερο τέσσερις μήνες πριν από την έναρξη των αεροπορικών δραστηριοτήτων του που καλύπτονται από το παράρτημα Ι της οδηγίας 2003/87/ΕΚ. Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που αρχίζουν να ασκούν τέτοια αεροπορική δραστηριότητα (η οποία δεν ήταν δυνατόν να προβλεφθεί τέσσερις μήνες πριν από την έναρξή της) θα πρέπει να υποβάλουν αμελλητί σχέδιο παρακολούθησης στην αρμόδια αρχή, το αργότερο δε έξι εβδομάδες μετά τη διεξαγωγή της εν λόγω δραστηριότητας.

Το χρονοδιάγραμμα που καθορίζεται από τα SARP διαφέρει από αυτό της οδηγίας 2003/87/ΕΚ. Το παράρτημα 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου προβλέπει ότι τα συμβαλλόμενα κράτη του ΔΟΠΑ και οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει να συμμορφώνονται με το χρονοδιάγραμμα που ορίζεται στο προσάρτημα 1. Η υποβολή απαιτείται μόνο άπαξ, εκτός εάν απαιτείται επανεξέταση. Οι νεοεισερχόμενοι θα πρέπει να υποβάλουν σχέδια παρακολούθησης των εκπομπών εντός τριών μηνών από την υπαγωγή τους στο πεδίο εφαρμογής. Άλλοι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών (που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής για πρώτη φορά χωρίς να μπορούν να χαρακτηριστούν ως νεοεισερχόμενοι), θα πρέπει να υποβάλουν τα σχέδιά τους εντός τριών μηνών.

Οι περιορισμοί αυτοί, οι οποίοι είναι πρόσθετοι των διατάξεων του προτύπου του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου, θα πρέπει να υποβληθούν στον ΔΟΠΑ στην «Κατηγορία Α — Απαίτηση περισσότερο αυστηρή ή που υπερβαίνει το πρότυπο ή τη συνιστώμενη πρακτική (SARP) του ΔΟΠΑ». Ως εκ τούτου, ενεργοποιείται κοινοποίηση σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου, όσον αφορά τα σημεία 2.2.2.1, 2.2.2.2, 2.2.2.3 του κεφαλαίου 2 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου.

Σύμφωνα με το άρθρο 68 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/2066 και το άρθρο 27 παράγραφος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/2067, μόνο οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών πρέπει να υποβάλλουν αμφότερες την έκθεση εκπομπών και την έκθεση επαλήθευσης στην αρμόδια αρχή του εντεταλμένου κράτους τους. Το σημείο 2.4.1.5 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου απαιτεί τόσο από τον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών όσο και από τον φορέα επαλήθευσης να υποβάλουν στο κράτος ανεξάρτητα αντίγραφο της έκθεσης εκπομπών και της σχετικής έκθεσης επαλήθευσης.

Η διαφορά αυτή από το πρότυπο του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου θα πρέπει να υποβληθεί στον ΔΟΠΑ στην «Κατηγορία Β — άλλα μέσα συμμόρφωσης σε σχέση με το πρότυπο ή τη συνιστώμενη πρακτική (SARP) του ΔΟΠΑ». Ως εκ τούτου, ενεργοποιείται κοινοποίηση σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου, όσον αφορά το σημείο 2.4.1.5 του κεφαλαίου 2 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου.

Το άρθρο 3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/2067 ορίζει τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληροί ο διαπιστευμένος «ελεγκτής»: νομικό πρόσωπο ή άλλη νομική οντότητα που ασκεί επαληθευτικές δραστηριότητες σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/2067 και έχει διαπιστευτεί από εθνικό οργανισμό διαπίστευσης βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008 και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/2067 ή φυσικό πρόσωπο που έχει εξουσιοδοτηθεί κατ' άλλο τρόπο, με την επιφύλαξη του άρθρου 5 παράγραφος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/2067, κατά τον χρόνο έκδοσης της έκθεσης επαλήθευσης. Αυτό σημαίνει ότι η έκθεση εκπομπών πρέπει να επαληθεύεται από ελεγκτές που είναι εγκατεστημένοι στο έδαφος του ΕΟΧ, στοιχείο που δεν αποτελεί κριτήριο στα SARP.

Η διαφορά αυτή από το πρότυπο του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου, θα πρέπει να υποβληθεί στον ΔΟΠΑ στην «Κατηγορία Α — Απαίτηση περισσότερο αυστηρή ή που υπερβαίνει το πρότυπο ή τη συνιστώμενη πρακτική (SARP) του ΔΟΠΑ». Ως εκ τούτου, ενεργοποιείται κοινοποίηση σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου, όσον αφορά το σημείο 2.4.2.1 του κεφαλαίου 2 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου.

Τέλος, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών πρέπει να καλύπτει κενά δεδομένων σύμφωνα με το άρθρο 66 παράγραφος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/2066, χρησιμοποιώντας είτε συντηρητικές υποκατάστατες τιμές δεδομένων είτε δεδομένα από εργαλείο εκτίμησης εκπομπών, υπό την προϋπόθεση ότι τα κενά δεδομένων δεν υπερβαίνουν το 5 % όλων των πτήσεων για τις οποίες υποβάλλονται εκθέσεις, δηλαδή όλων των διεθνών πτήσεων. Εάν σημειώνεται υπέρβαση αυτού του ορίου, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών πρέπει να λαμβάνει διορθωτικά μέτρα για να βελτιώσει τη μεθοδολογία παρακολούθησης.

Η εν λόγω διαφορά, η οποία είναι πρόσθετη των διατάξεων του προτύπου του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου, θα πρέπει να υποβληθεί στον ΔΟΠΑ στην «Κατηγορία Α — Απαίτηση περισσότερο αυστηρή ή που υπερβαίνει το πρότυπο ή τη συνιστώμενη πρακτική (SARP) του ΔΟΠΑ». Ως εκ τούτου, ενεργοποιείται κοινοποίηση σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου, όσον αφορά το σημείο 2.5.1.1 του κεφαλαίου 2 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου, με το οποίο εφαρμόζεται ανώτατο όριο 5 % των διεθνών πτήσεων που υπόκεινται σε απαιτήσεις αντιστάθμισης.

3.2.3 Απαιτήσεις αντιστάθμισης

Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2024/1879 προβλέπει τον υπολογισμό των απαιτήσεων αντιστάθμισης σχετικά με τις εκπομπές που θα πραγματοποιηθούν από την 1η Ιανουαρίου 2023 έως την 31η Δεκεμβρίου 2026.

Ο μαθηματικός τύπος υπολογισμού είναι ο ακόλουθος:

ORY = OEy * SGFy όπου:

ORy = απαιτήσεις αντιστάθμισης του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών κατά το δεδομένο έτος y·

OEy = εκπομπές CO_2 του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών από διεθνείς πτήσεις που καλύπτονται κατά το δεδομένο έτος y·

SGFy = συντελεστής τομεακής ανάπτυξης.

Ο τύπος αυτός ακολουθεί τη μέθοδο υπολογισμού των SARP, ωστόσο το άρθρο 25α παράγραφος 3 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ απαιτεί τη δημοσίευση καταλόγου των κρατών που θεωρείται ότι εφαρμόζουν το σύστημα CORSIA. Ο εν λόγω κατάλογος επικαιροποιείται ετησίως ώστε να αναγνωρίζεται η εθελοντική συμμετοχή νέων κρατών στο σύστημα CORSIA, αλλά εξακολουθεί να διαφέρει από τον κατάλογο του ΔΟΠΑ, διότι δεν περιλαμβάνει τις χώρες του ΕΟΧ, την Ελβετία και το Ηνωμένο Βασίλειο, καθώς τα εν λόγω κράτη εφαρμόζουν τα οικεία περιφερειακά συστήματα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών[11] για τις πτήσεις εντός του ΕΟΧ και τις πτήσεις μεταξύ των χωρών του ΕΟΧ και της Ελβετίας και του Ηνωμένου Βασιλείου.

Αυτό σημαίνει ότι, ακόμα και αν τα κράτη του ΕΟΧ υποβάλλουν εκθέσεις για τις εκπομπές τους στον ΔΟΠΑ σύμφωνα με τη μεθοδολογία των SARP, για να διευκολυνθεί ο υπολογισμός του συντελεστή τομεακής ανάπτυξης, δεν υπολογίζουν τις απαιτήσεις αντιστάθμισης για τις πτήσεις που υπόκεινται στα περιφερειακά συστήματα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών.

Η εφαρμογή των περιφερειακών συστημάτων εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών στις διεθνείς πτήσεις μεταξύ κρατών του ΕΟΧ και στις διεθνείς πτήσεις μεταξύ του ΕΟΧ και της Ελβετίας και του Ηνωμένου Βασιλείου υποχρεώνει τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να εξετάζουν τις εκπομπές από τις εν λόγω πτήσεις. Από περιβαλλοντική άποψη, το ΣΕΔΕ της ΕΕ συνιστά αυστηρότερο μέσο από το σύστημα CORSIA, καθώς εξετάζει όχι μόνο τις εκπομπές που υπερβαίνουν τη βάση αναφοράς του συστήματος CORSIA, αλλά και πολύ μεγαλύτερο μερίδιο των συνολικών εκπομπών.

Το 2022 οι εκπομπές στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ εντός του ΕΟΧ ανήλθαν σε 49,1 εκατομμύρια τόνους CO_2. Ο συνολικός αριθμός των εκχωρηθέντων δικαιωμάτων ήταν περίπου 27 εκατομμύρια. Η δωρεάν κατανομή ανήλθε σε 23,1 εκατομμύρια δικαιώματα εκπομπής, και περίπου 3,7 εκατομμύρια δικαιώματα για αεροπορικές μεταφορές τέθηκαν σε πλειστηριασμό το 2022[12]. Ως εκ τούτου, πάνω από το 50 % των εκπομπών εξετάστηκε το 2022 και η αυστηρότητα του ΣΕΔΕ της ΕΕ θα αυξηθεί περαιτέρω με τη σταδιακή κατάργηση των δωρεάν δικαιωμάτων για τον τομέα των αερομεταφορών κατά την περίοδο 2024-2026, με μείωση κατά 25 % το 2024, μείωση κατά 50 % το 2025 και πλήρη κατάργηση της δωρεάν κατανομής από το 2026.

---

[11] 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), «Greenhouse Gas Emissions Trading Scheme (Amendment) Order 2020 (SI 2020 No. 1557)» [Απόφαση του 2020 για το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου (τροποποίηση) (Κ.Π. 2020 αριθ. 1557)], Συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας για τη σύνδεση των συστημάτων τους εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αέριων θερμοκηπίου (ΕΕ L 322 της 7.12.2017, σ. 3).

[12] Έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τη λειτουργία της ευρωπαϊκής αγοράς ανθρακούχων εκπομπών το 2022 σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 5 και το άρθρο 21 παράγραφος 2 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ.

Τουλάχιστον έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026, οι εν λόγω εκπομπές που καλύπτονται από τα περιφερειακά συστήματα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών και, ως εκ τούτου, δεν καλύπτονται από υποχρέωση αντιστάθμισης του συστήματος CORSIA για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εδρεύουν στον ΕΟΧ αφορούν πτήσεις μεταξύ χωρών του ΕΟΧ και πτήσεις μεταξύ του ΕΟΧ και της Ελβετίας και του Ηνωμένου Βασιλείου.

Συγκριτικά, εάν εφαρμόζονταν οι απαιτήσεις αντιστάθμισης του συστήματος CORSIA σε πτήσεις που καλύπτονται ήδη από το ΣΕΔΕ της ΕΕ, οι σχετικές εκπομπές θα ανέρχονταν σε 5 εκατομμύρια τόνους CO_2 για το 2024 βάσει μοντελοποίησης AERO-MS.

Ως εκ τούτου, η κάλυψη των πτήσεων μεταξύ των χωρών του ΕΟΧ και των πτήσεων μεταξύ του ΕΟΧ και της Ελβετίας και του Ηνωμένου Βασιλείου είναι αυστηρότερη από περιβαλλοντική άποψη.

Ο περιορισμός αυτός, ο οποίος είναι πρόσθετος των διατάξεων του προτύπου του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου, θα πρέπει να υποβληθεί στον ΔΟΠΑ στην «Κατηγορία Α — Απαίτηση περισσότερο αυστηρή ή που υπερβαίνει το πρότυπο ή τη συνιστώμενη πρακτική (SARP) του ΔΟΠΑ». Ως εκ τούτου, ενεργοποιείται κοινοποίηση σύμφωνα με το άρθρο 38 της Σύμβασης του Σικάγου, όσον αφορά τα σημεία 3.1.4 και 3.2.1 του κεφαλαίου 3 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου.

Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2024/1879, εάν το άθροισμα των απαιτήσεων αντιστάθμισης του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών κατά τα 3 έτη μιας δεδομένης περιόδου συμμόρφωσης (OR1 + OR2 + OR3) είναι μικρότερο από 3 000 τόνους CO_2, τα κράτη μέλη του ΕΟΧ δύνανται, κατόπιν αιτήματος του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, να μην υπολογίζουν απαιτήσεις αντιστάθμισης για την εν λόγω περίοδο για τον εν λόγω φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Ωστόσο, στο παράρτημα 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών που πληροί τους όρους του σημείου 3.4.2 δεν υπόκειται σε απαιτήσεις αντιστάθμισης, αλλά μπορεί να επιλέξει να αντισταθμίσει οικειοθελώς τις εν λόγω εκπομπές. Η μόνη διαφορά είναι ότι, αντί να επιλέξει οικειοθελώς την αντιστάθμιση, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών έχει τη δυνατότητα να μην προβεί σε αντιστάθμιση.

Ο περιορισμός αυτός, ο οποίος είναι πρόσθετος των διατάξεων του προτύπου του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου, θα πρέπει να υποβληθεί στον ΔΟΠΑ στην «Κατηγορία Α — Απαίτηση περισσότερο αυστηρή ή που υπερβαίνει το πρότυπο ή τη συνιστώμενη πρακτική (SARP) του ΔΟΠΑ». Ως εκ τούτου, ενεργοποιείται κοινοποίηση σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου, όσον αφορά το σημείο 3.4.2 του κεφαλαίου 3 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου.

3.2.4 Επιλέξιμες μονάδες

Σύμφωνα με το άρθρο 11α της οδηγίας 2003/87/ΕΚ σχετικά με τις δραστηριότητες έργων, τα πιστωτικά μόρια πρέπει να συμμορφώνονται με ορισμένα κριτήρια ώστε να θεωρούνται επιλέξιμα για συμμόρφωση με τις απαιτήσεις αντιστάθμισης του συστήματος CORSIA.

Δυνάμει του άρθρου 11α παράγραφος 8 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, η Επιτροπή πρέπει να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις στις οποίες παρατίθενται οι μονάδες που είναι επιλέξιμες για συμμόρφωση με το σύστημα CORSIA για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών του ΕΟΧ. Σε αυτές περιλαμβάνονται μονάδες που θεωρούνται επιλέξιμες από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, εάν προέρχονται από κράτη που συμμετέχουν στο σύστημα CORSIA και είναι μέρη της Συμφωνίας του Παρισιού.

Ο περιορισμός αυτός, ο οποίος είναι πρόσθετος των διατάξεων του προτύπου του παραρτήματος 16 τόμος IV σημείο 4.2.1 της σύμβασης του Σικάγου, θα πρέπει να υποβληθεί στον ΔΟΠΑ στην «Κατηγορία Α — Απαίτηση περισσότερο αυστηρή ή που υπερβαίνει το πρότυπο ή τη συνιστώμενη πρακτική (SARP) του ΔΟΠΑ». Ως εκ τούτου, ενεργοποιείται κοινοποίηση σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου, όσον αφορά το σημείο 4.2.1 του κεφαλαίου 4 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου, όπου διευκρινίζεται: «Οι επιλέξιμες μονάδες εκπομπών του συστήματος CORSIA είναι μόνο οι μονάδες που περιγράφονται στο έγγραφο του ΔΟΠΑ με τίτλο "CORSIA Eligible Emissions Units" (Επιλέξιμες μονάδες εκπομπών CORSIA), οι οποίες πληρούν τα κριτήρια επιλεξιμότητας μονάδων εκπομπών CORSIA που περιέχονται στο έγγραφο του ΔΟΠΑ με τίτλο "CORSIA Emissions Unit Eligibility Criteria" (Κριτήρια επιλεξιμότητας μονάδων εκπομπών CORSIA)».

Πέραν των απαιτήσεων που αναφέρονται ανωτέρω, το άρθρο 11α παράγραφος 1 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ προβλέπει την αποδοχή δύο άλλων ειδών πιστωτικών μορίων:

- πιστωτικά μόρια που εγκρίνονται από συμφωνίες μερών σύμφωνα με την παράγραφο 5 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ·
- πιστωτικά μόρια που εκδίδονται σε σχέση με έργα σε επίπεδο Ένωσης σύμφωνα με το άρθρο 24α της οδηγίας 2003/87/ΕΚ.

Ειδικότερα, το άρθρο 11α παράγραφος 5 αναφέρεται σε συμφωνίες που έχουν συναφθεί με τρίτες χώρες, καθορίζοντας τα επίπεδα χρήσης. Έως σήμερα, δεν υπάρχουν τέτοιες συμφωνίες με τρίτες χώρες.

Το άρθρο 11α παράγραφος 1 στοιχείο δ) αναφέρεται σε πιστωτικά μόρια που εκδίδονται σε σχέση με έργα σε επίπεδο Ένωσης σύμφωνα με το άρθρο 24α της οδηγίας 2003/87/ΕΚ. Έως σήμερα δεν υπάρχουν έργα σύμφωνα με το άρθρο 24α της οδηγίας 2003/87/ΕΚ.

Δεδομένου ότι τα εν λόγω πιστωτικά μόρια δεν έχουν ακόμη εγκριθεί ή εκδοθεί, ο ΔΟΠΑ δεν χρειάζεται να ενημερωθεί αμέσως σχετικά με την πιθανή διαφορά στο δίκαιο της Ένωσης, η οποία δεν έχει ακόμη προκύψει στην πράξη.

Τα κράτη μέλη της ΕΕ υποχρεούνται να υποβάλουν άμεση κοινοποίηση στον ΔΟΠΑ μόλις καταστεί νομικά δυνατή η άδεια ή η έκδοση των εν λόγω πιστωτικών μορίων. Στην περίπτωση αυτήν, η Επιτροπή θα πρέπει να ενημερώσει σχετικά το Συμβούλιο με ενημερωτικό σημείωμα, τα δε κράτη μέλη της ΕΕ θα πρέπει να κοινοποιήσουν αμέσως στον ΔΟΠΑ, σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου, τις προκύπτουσες διαφορές από το σημείο 4.2.1 του κεφαλαίου 4 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου, σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφοι 13 και 14 της παρούσας απόφασης του Συμβουλίου. Οι διαφορές αυτές θα επισημαίνονται ως διαφορά κατηγορίας Β «Άλλα μέσα συμμόρφωσης» στο σύστημα ηλεκτρονικής υποβολής διαφορών EFOD.

3.3. Υποβολή των διαφορών στην Επιτροπή

Μετά την υποβολή των διαφορών στον ΔΟΠΑ, και το αργότερο δύο μήνες μετά την έκδοση της παρούσας απόφασης του Συμβουλίου, τα κράτη μέλη της ΕΕ θα ενημερώσουν την Επιτροπή για τις διαφορές που υποβλήθηκαν. Αυτό είναι αναγκαίο για να διασφαλιστεί η τήρηση των διατάξεων της παρούσας απόφασης του Συμβουλίου.

4. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

4.1. Διαδικαστική νομική βάση

4.1.1. Αρχές

Το άρθρο 218 παράγραφος 9 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: ΣΛΕΕ) προβλέπει την έκδοση αποφάσεων για τον καθορισμό «των θέσεων που θα πρέπει να ληφθούν, εξ ονόματος της Ένωσης, σε όργανο που συνιστάται από δεδομένη συμφωνία, όταν το εν λόγω όργανο καλείται να θεσπίσει πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα, με εξαίρεση τις πράξεις που συμπληρώνουν ή τροποποιούν το θεσμικό πλαίσιο της συμφωνίας».

Το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ εφαρμόζεται ανεξάρτητα από το αν η Ένωση είναι μέλος του σχετικού οργάνου ή συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας[13].

Η έννοια των «πράξεων που παράγουν έννομα αποτελέσματα» περιλαμβάνει πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα δυνάμει των κανόνων του διεθνούς δικαίου που διέπουν το εκάστοτε όργανο. Περιλαμβάνει επίσης κείμενα που δεν έχουν μεν δεσμευτική ισχύ βάσει του διεθνούς δικαίου, αλλά «επηρεάζουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο των ρυθμίσεων που θεσπίζει ο νομοθέτης της Ένωσης»[14].

4.1.2. Εφαρμογή στην προκείμενη περίπτωση

Ο ΔΟΠΑ είναι όργανο που έχει συσταθεί με διεθνή συμφωνία, και συγκεκριμένα με τη σύμβαση του Σικάγου.

Η έγκριση της δεύτερης έκδοσης του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου είναι δεσμευτική για την Ένωση σύμφωνα με το άρθρο 90 της σύμβασης του Σικάγου.

Η κοινοποίηση των διαφορών που πρέπει να υποβληθεί από τα κράτη μέλη της ΕΕ παράγει έννομα αποτελέσματα, διότι μπορεί να επηρεάσει τον τρόπο με τον οποίο τα κράτη μέλη θα εφαρμόσουν τα πρότυπα του ΔΟΠΑ, σε ένα θέμα που καλύπτεται από κοινούς κανόνες.

Συνεπώς, η διαδικαστική νομική βάση για την προτεινόμενη απόφαση είναι το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

4.2. Ουσιαστική νομική βάση

Σύμφωνα με το άρθρο 192 παράγραφος 1 και το άρθρο 191 της ΣΛΕΕ, η Ευρωπαϊκή Ένωση συμβάλλει στην επιδίωξη, μεταξύ άλλων, των ακόλουθων στόχων: τη διατήρηση, προστασία και βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος, την προώθηση, σε διεθνές επίπεδο, μέτρων για την αντιμετώπιση των περιφερειακών ή παγκόσμιων περιβαλλοντικών προβλημάτων, και ιδίως την καταπολέμηση της αλλαγής του κλίματος.

4.2.1. Αρχές

Η ουσιαστική νομική βάση για την έκδοση απόφασης δυνάμει του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ εξαρτάται πρωτίστως από τον στόχο και το περιεχόμενο της προς έκδοση πράξης σε σχέση με την οποία λαμβάνεται θέση εξ ονόματος της Ένωσης. Εάν η προς έκδοση πράξη

---

13 Απόφαση του Δικαστηρίου της 7ης Οκτωβρίου 2014, Γερμανία κατά Συμβουλίου, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψη 64.

14 Απόφαση του Δικαστηρίου της 7ης Οκτωβρίου 2014, Γερμανία κατά Συμβουλίου, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψεις 61 έως 64.

επιδιώκει διττό σκοπό ή έχει δύο συνιστώσες και εάν ένας από τους σκοπούς ή μία από τις συνιστώσες μπορεί να χαρακτηριστεί κύριος/-α, ενώ ο/η άλλος/-η έχει απλώς παρεπόμενο χαρακτήρα, η απόφαση δυνάμει του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ πρέπει να στηρίζεται σε μία και μόνο ουσιαστική νομική βάση, δηλαδή εκείνη που επιβάλλει ο κύριος ή πρωτεύων σκοπός ή συνιστώσα.

4.2.2. Εφαρμογή στην προκείμενη περίπτωση

Η κοινοποίηση των διαφορών που πρέπει να υποβληθεί από τα κράτη μέλη της ΕΕ παράγει έννομα αποτελέσματα, διότι μπορεί να επηρεάσει τον τρόπο με τον οποίο τα κράτη μέλη θα εφαρμόσουν τα πρότυπα του ΔΟΠΑ, σε ένα θέμα που καλύπτεται από κοινούς κανόνες.

Ο κύριος στόχος και το περιεχόμενο της προς έκδοση πράξης αφορούν την πολιτική για το κλίμα, στο πλαίσιο των διεθνών αεροπορικών μεταφορών.

Ως εκ τούτου, η ουσιαστική νομική βάση της προτεινόμενης απόφασης είναι το άρθρο 192 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

4.3. Συμπεράσματα

Η νομική βάση της προτεινόμενης απόφασης θα πρέπει να είναι το άρθρο 192 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

2025/0065 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο πλαίσιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας όσον αφορά τη δεύτερη 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

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 (στο εξής: σύμβαση), η οποία έχει ως στόχο τη ρύθμιση των διεθνών αεροπορικών μεταφορών, άρχισε να ισχύει στις 4 Απριλίου 1947. Με αυτήν ιδρύθηκε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (στο εξής: ΔΟΠΑ).

(2) Τα κράτη μέλη της Ένωσης (στο εξής: κράτη μέλη της ΕΕ) είναι συμβαλλόμενα μέρη της εν λόγω σύμβασης και μέλη του ΔΟΠΑ, ενώ η Ένωση έχει καθεστώς παρατηρητή σε ορισμένα όργανα του ΔΟΠΑ.

(3) Δυνάμει του άρθρου 54 της σύμβασης, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ μπορεί να εκδίδει διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές (στο εξής: SARP).

(4) Η 21η διάσκεψη των μερών της σύμβασης-πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή ολοκληρώθηκε τον Δεκέμβριο του 2015 με την έκδοση της Συμφωνίας του Παρισιού, στόχος της οποίας είναι να περιοριστεί η αύξηση της θερμοκρασίας του πλανήτη κάτω από τους 2° C σε σύγκριση με τα προβιομηχανικά επίπεδα και να συνεχιστούν οι προσπάθειες για τον περιορισμό της αύξησης της θερμοκρασίας στον 1,5° C. Όλοι οι τομείς της οικονομίας, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται και οι διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, θα πρέπει να συμβάλουν στην επίτευξη μείωσης των εν λόγω εκπομπών.

(5) Η 39η Γενική Συνέλευση του ΔΟΠΑ το 2016 αποφάσισε να αναπτυχθεί ένας παγκόσμιος αγορακεντρικός μηχανισμός, ώστε να περιοριστούν οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές στα επίπεδα του 2020[15]. Η θέση της Ένωσης ως προς αυτό το θέμα καθορίστηκε στην απόφαση (ΕΕ) 2016/915 του Συμβουλίου[16].

---

15 https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Resolution_A39_3.pdf

16 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

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

(7) Το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, κατά τη 228η σύνοδό του, ενέκρινε την τροποποίηση 1 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου, η οποία προέκυψε από τις προτεινόμενες τροποποιήσεις της επιτροπής για την προστασία του περιβάλλοντος στο πλαίσιο των αερομεταφορών και από το αποτέλεσμα της περιοδικής επανεξέτασης του συστήματος CORSIA για το 2022. Η δεύτερη έκδοση του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου που προέκυψε άρχισε να ισχύει την 1 Ιανουαρίου 2024.

(8) Δεδομένου ότι υπάρχουν ορισμένες διαφορές μεταξύ του δικαίου της Ένωσης και της δεύτερης έκδοσης του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου, θα πρέπει να καθοριστεί θέση της Ένωσης σχετικά με την κοινοποίηση διαφορών σύμφωνα με το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου.

(9) Στο παρόν στάδιο προτείνεται η ακόλουθη κοινοποίηση των διαφορών που προκύπτουν, καθώς έχει εκδοθεί η σχετική νομοθεσία της ΕΕ όσον αφορά την εφαρμογή του συστήματος CORSIA στην ΕΕ.

(10) Όπως κοινοποιήθηκε στη Γραμματεία του ΔΟΠΑ, και επιβεβαιώθηκε από τη Γραμματεία, οι ετήσιες εκπομπές CO_2 για όλα τα ζεύγη κρατών οι οποίες έχουν υποβληθεί από τα κράτη μέλη στη Γραμματεία του ΔΟΠΑ ως υποκείμενες σε απαιτήσεις αντιστάθμισης δεν θίγουν τον υπολογισμό των απαιτήσεων αντιστάθμισης και την ποσότητα των επιλέξιμων μονάδων CORSIA που πρέπει να ακυρωθούν προς απόδειξη της συμμόρφωσης.

(11) Το άρθρο 38 της σύμβασης καλύπτει αποκλίσεις από τα διεθνή πρότυπα και τις διεθνείς διαδικασίες. Σύμφωνα με τους όρους του εν λόγω άρθρου, σε περίπτωση που συμβαλλόμενο κράτος του ΔΟΠΑ 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 θεσπιστεί σε διεθνές πρότυπο, το εν λόγω συμβαλλόμενο κράτος πρέπει να κοινοποιήσει αμελλητί στον ΔΟΠΑ τις διαφορές μεταξύ της οικείας πρακτικής και αυτής που έχει θεσπιστεί από το διεθνές πρότυπο.

(12) Με την απόφαση (ΕΕ) 2018/2027 του Συμβουλίου κοινοποιήθηκαν διαφορές μεταξύ της οδηγίας 2003/87/ΕΚ και της πρώτης έκδοσης του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου. Οι διαφορές αυτές αφορούν τόσο τις απαιτήσεις παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (στο εξής: ΠΥΕ) όσο και τις απαιτήσεις αντιστάθμισης και εξακολουθούν να ισχύουν.

αγορακεντρικού μέτρου για τις εκπομπές από τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (ΕΕ L 153 της 10.6.2016, σ. 32).

(13) Με την έκδοση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2019/1603 της Επιτροπής[17], όσον αφορά τα μέτρα που έχει θεσπίσει ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση (ΠΥΕ) των εκπομπών των αεροπορικών μεταφορών με σκοπό την εφαρμογή παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου, η Ένωση εφαρμόζει απαιτήσεις ΠΥΕ σύμφωνα με το παράρτημα 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου. Η πλήρης εφαρμογή των απαιτήσεων ΠΥΕ εγγυάται τη συμπερίληψη των εκπομπών των ζευγών κρατών στο κεφάλαιο 3 σημείο 3.1 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου. Κατά συνέπεια, ο συντελεστής τομεακής ανάπτυξης δεν επηρεάζεται από οποιαδήποτε διαφορά στην εφαρμογή του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου από τα κράτη του ΕΟΧ.

(14) Το 2023 με την οδηγία (ΕΕ) 2023/958 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου τροποποιήθηκε η οδηγία 2003/87/ΕΚ. Ένας από τους στόχους της τροποποίησης ήταν η επιδίωξη της εφαρμογής του συστήματος CORSIA στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

(15) Η οδηγία 2003/87/ΕΚ εφαρμόζεται ανεξάρτητα από την ιθαγένεια του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών και εφαρμόζεται αδιακρίτως στις πτήσεις εντός και μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ και/ή των χωρών του ΕΟΧ.

(16) Το άρθρο 12 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ προβλέπει την έκδοση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκτελεστικών πράξεων για τον καθορισμό της μεθοδολογίας για τον υπολογισμό των απαιτήσεων αντιστάθμισης για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

(17) Στις 9 Ιουλίου 2024 εκδόθηκε ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2024/1879 της Επιτροπής για τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής της οδηγίας 2003/87/ΕΚ όσον αφορά τον υπολογισμό των απαιτήσεων αντιστάθμισης για τους σκοπούς του συστήματος CORSIA [στο εξής: εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2024/1879].

(18) Σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 3 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, η Επιτροπή εκδίδει ετησίως κατάλογο κρατών, εκτός των χωρών του ΕΟΧ, της Ελβετίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, τα οποία θεωρείται ότι εφαρμόζουν το σύστημα CORSIA. Σύμφωνα με την οδηγία 2003/87/ΕΚ, οι απαιτήσεις αντιστάθμισης θα υπολογίζονται για φορείς εκμετάλλευσης που εδρεύουν στα κράτη μέλη της ΕΕ για όλες τις πτήσεις μεταξύ κρατών που συμμετέχουν στο σύστημα CORSIA, με εξαίρεση τις πτήσεις εντός του ΕΟΧ και μεταξύ του ΕΟΧ και της Ελβετίας και του Ηνωμένου Βασιλείου. Η διαφορά αυτή θα πρέπει να κοινοποιηθεί στον ΔΟΠΑ.

(19) Σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2024/1879, οι μικροί φορείς εκμετάλλευσης πρέπει να επιλέξουν την απαλλαγή από τις υποχρεώσεις αντιστάθμισης των εκπομπών, ενώ το παράρτημα 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου τούς απαλλάσσει εξ ορισμού και μπορούν να επιλέξουν να προβούν οικειοθελώς σε αντιστάθμιση. Η διαφορά αυτή θα πρέπει να κοινοποιηθεί στον ΔΟΠΑ.

[17] Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2019/1603 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2019, για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τα μέτρα που έχει θεσπίσει ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών των αεροπορικών μεταφορών με σκοπό την εφαρμογή παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου (ΕΕ L 250 της 30.9.2019, σ. 10).

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

(21) Σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/2066 και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/2067, η έκθεση εκπομπών και η ανεξάρτητη έκθεση επαλήθευσης δεν χρειάζεται να διαβιβάζονται απευθείας από τον ελεγκτή στις εθνικές αρχές, σε αντίθεση με το παράρτημα 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου, το οποίο απαιτεί άμεση διαβίβαση. Η διαφορά αυτή θα πρέπει να κοινοποιηθεί στον ΔΟΠΑ.

(22) Σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/2066, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών πρέπει να χρησιμοποιούν υποκατάστατα δεδομένα για μέγιστο ποσοστό 5 % του συνόλου των πτήσεών τους για τις οποίες υποβάλλουν εκθέσεις. Στο παράρτημα 16 τόμος IV, το όριο αυτό περιορίζεται στο 5 % των πτήσεων οι οποίες υπόκεινται σε απαιτήσεις αντιστάθμισης. Η διαφορά αυτή θα πρέπει να κοινοποιηθεί στον ΔΟΠΑ.

(23) Σύμφωνα με την οδηγία 2003/87/ΕΚ, πέραν των πτήσεων που προσδιορίζονται στο παράρτημα 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου, από τις απαιτήσεις παρακολούθησης εξαιρούνται επίσης οι ακόλουθες πτήσεις: πτήσεις που διεξάγονται υπό κανόνες πτήσης εξ όψεως, πτήσεις για επιστημονική έρευνα και δοκιμές αεροσκαφών και πτήσεις στο πλαίσιο της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η διαφορά αυτή θα πρέπει να κοινοποιηθεί στον ΔΟΠΑ.

(24) Σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/2066, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που δεν δικαιούνται να χρησιμοποιούν εργαλεία εκτίμησης εκπομπών πρέπει να χρησιμοποιούν τη μέθοδο Α ή τη μέθοδο Β ως μέθοδο 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.

(25) Σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/2066, το χρονικό πλαίσιο εντός του οποίου οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορούν να υποβάλουν επικαιροποιημένο σχέδιο παρακολούθησης των εκπομπών σε περίπτωση σημαντικής αλλαγής είναι μικρότερο από αυτό που προβλέπεται στα SARP. Η διαφορά αυτή θα πρέπει να κοινοποιηθεί στον ΔΟΠΑ.

(26) Σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/2066, κάθε φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών πρέπει να διαθέτει δικό του χωριστό σχέδιο παρακολούθησης και να υποβάλλει χωριστές εκθέσεις, ανεξάρτητα από το αν πρόκειται για θυγατρική ή για οντότητα πλήρους κυριότητας άλλου φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Η διαφορά αυτή θα πρέπει να κοινοποιηθεί στον ΔΟΠΑ.

(27) Σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/2066, η προθεσμία υποβολής εκθέσεων για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών είναι η 31η Μαρτίου κάθε έτους, για την υποβολή δεδομένων εκπομπών από το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, ενώ τα SARP του συστήματος CORSIA απαιτούν την υποβολή έως τις 30 Απριλίου κάθε έτους. Η διαφορά αυτή θα πρέπει να κοινοποιηθεί στον ΔΟΠΑ.

(28) Σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/2066, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών υποβάλλει το οικείο σχέδιο παρακολούθησης: i) τουλάχιστον τέσσερις μήνες πριν από την έναρξη των αεροπορικών δραστηριοτήτων που καλύπτονται από το παράρτημα Ι της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, ή ii) χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση μετά την έναρξη των εν λόγω δραστηριοτήτων, αλλά το αργότερο έξι εβδομάδες μετά. Η διαφορά αυτή θα πρέπει να κοινοποιηθεί στον ΔΟΠΑ.

(29) Σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/2067, η έκθεση εκπομπών πρέπει να επαληθεύεται από ελεγκτές διαπιστευμένους από εθνικό οργανισμό διαπίστευσης ενός από τα κράτη του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, ενώ στα SARP του συστήματος CORSIA δεν προβλέπονται τέτοιου είδους περιορισμοί. Η διαφορά αυτή θα πρέπει να κοινοποιηθεί στον ΔΟΠΑ.

(30) Έως σήμερα δεν υπάρχουν πιστωτικά μόρια εγκεκριμένα από τα μέρη συμφωνιών σύμφωνα με την παράγραφο 5 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, ούτε έχουν εκδοθεί πιστωτικά μόρια σε σχέση με έργα σε επίπεδο Ένωσης σύμφωνα με το άρθρο 24α της οδηγίας 2003/87/ΕΚ. Στην πράξη δεν υφίσταται διαφορά. Αφού εγκριθούν πιστωτικά μόρια από έργα σύμφωνα με συμφωνίες που έχουν συναφθεί με τρίτες χώρες ή αφού εκδοθούν πιστωτικά μόρια από έργα τα οποία τελούν υπό τη διαχείριση κρατών μελών της ΕΕ και έχουν ως στόχο τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που δεν καλύπτονται ήδη από την οδηγία 2003/87/ΕΚ, ή και τα δύο, τα κράτη μέλη θα πρέπει να κοινοποιήσουν στον ΔΟΠΑ τις διαφορές, δηλαδή ότι τα εν λόγω πιστωτικά μόρια μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη συμμόρφωση με το σύστημα CORSIA.

(31) Στην περίπτωση αυτήν, η Επιτροπή θα πρέπει να ενημερώσει σχετικά το Συμβούλιο με ενημερωτικό σημείωμα και τα κράτη μέλη της ΕΕ θα πρέπει να προβούν αμέσως σε σχετική κοινοποίηση στον ΔΟΠΑ.

(32) Τα κράτη μέλη της ΕΕ θα πρέπει να ενημερώσουν την Επιτροπή σχετικά με τις διαφορές που υπέβαλαν στον ΔΟΠΑ μετά την υποβολή τους, το αργότερο εντός δύο μηνών από την έναρξη ισχύος της παρούσας πράξης.

(33) Είναι σκόπιμο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, δεδομένου ότι η έγκριση της δεύτερης έκδοσης του παραρτήματος 16 τόμος IV είναι δεσμευτική για τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 90 της σύμβασης του Σικάγου.

(34) Η θέση της Ένωσης πρέπει να εκφραστεί από όλα τα κράτη μέλη της Ένωσης, τα οποία ενεργούν από κοινού προς το συμφέρον της Ένωσης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η θέση που πρέπει να ληφθεί όσον αφορά τις διαφορές που πρέπει να υποβληθούν σε σχέση με το παράρτημα 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου είναι η ακόλουθη: κάθε κράτος μέλος παρέχει την επεξήγηση που παρατίθεται στο άρθρο 2 και συμπληρώνει στο σύστημα ηλεκτρονικής υποβολής διαφορών του ΔΟΠΑ τις διαφορές, και τους όρους που περιγράφονται στο άρθρο 3 παράγραφοι 1-15 της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 2

Για τις διαφορές που ακολουθούν παρατίθεται η ακόλουθη επεξήγηση:

«*Όσον αφορά την αντιστάθμιση, υφίστανται διαφορές μεταξύ της οδηγίας 2003/87/ΕΚ και των λεπτομερών κανόνων που έχουν εκδοθεί από την Επιτροπή, αφενός, και του συστήματος CORSIA, αφετέρου. Οι κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που ισχύουν εν προκειμένω στις [20 Δεκεμβρίου 2024] περιλαμβάνονται κυρίως στην οδηγία 2003/87/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία (ΕΕ) 2023/958, την οδηγία (ΕΕ) 2023/959 και την απόφαση της Μεικτής Επιτροπής του ΕΟΧ αριθ. 334/2023.*

Οι διαφορές που κοινοποιήθηκαν από [κράτος μέλος] στις [ημερομηνία] σύμφωνα με την απόφαση (ΕΕ) 2018/2027 του Συμβουλίου εξακολουθούν να ισχύουν.»

Άρθρο 3

1. Διαφορά η οποία αφορά τα σημεία 3.1.4 και 3.2 του κεφαλαίου 3 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου για τη διεθνή πολιτική αεροπορία: Σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύστημα CORSIA), «Απαιτήσεις αντιστάθμισης CO_2», με τις ακόλουθες λεπτομέρειες για τη διαφορά:

   «Σύμφωνα με την οδηγία 2003/87/ΕΚ, το [κράτος μέλος] ενημερώνει τον ΔΟΠΑ ότι οι εκπομπές από πτήσεις που εκτελούνται από φορείς εκμετάλλευσης με έδρα το [κράτος μέλος], εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου ή από πτήσεις που εκτελούνται από τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο προς και από την Ελβετία ή το Ηνωμένο Βασίλειο δεν υπόκεινται σε απαιτήσεις αντιστάθμισης. Οι εκπομπές από τις πτήσεις αυτές δεν περιλαμβάνονται στον υπολογισμό της μεταβλητής ΟΕ του σημείου 3.2.1 για τους φορείς εκμετάλλευσης που τελούν υπό τη διαχείριση του [κράτους μέλους].»

   Η συμμετοχή στα περιφερειακά συστήματα εμπορίας υποχρεώνει τους φορείς εκμετάλλευσης από το [κράτος μέλος] να αντιμετωπίζουν τις εν λόγω εκπομπές.

   Τα εν λόγω περιφερειακά συστήματα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών που καλύπτουν τις εκπομπές αυτές παρέχουν υψηλό επίπεδο περιβαλλοντικής αυστηρότητας από το σύστημα CORSIA, επειδή καλύπτουν μεγαλύτερο μερίδιο των εκπομπών από πτήσεις μεταξύ κρατών του ΕΟΧ και πτήσεις μεταξύ του ΕΟΧ και του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ελβετίας.

   Το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως θεσπίστηκε με την οδηγία 2003/87/ΕΚ, εφαρμόζεται στους αερομεταφορείς ανεξάρτητα από την ιθαγένεια του αερομεταφορέα, διασφαλίζοντας ίση μεταχείριση στα δρομολόγια όσον αφορά την υποχρέωση παράδοσης δικαιωμάτων ΣΕΔΕ.»

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

2. Διαφορά η οποία αφορά το σημείο 3.4.2 του κεφαλαίου 3 του παραρτήματος 16 τόμος IV της Σύμβασης του Σικάγου για τη διεθνή πολιτική αεροπορία: Σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύστημα CORSIA), «Απαιτήσεις αντιστάθμισης CO_2», με τις ακόλουθες λεπτομέρειες για τη διαφορά:

   «Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2024/1879, το [κράτος μέλος] ενημερώνει τον ΔΟΠΑ ότι για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών με τελική απαίτηση αντιστάθμισης μικρότερη των 3 000 τόνων για την τριετή περίοδο συμμόρφωσης ισχύει απαίτηση αντιστάθμισης. Ωστόσο, οι εν λόγω φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορούν να αιτηθούν από το

κράτος να απαλλαγούν από τις απαιτήσεις αντιστάθμισης. Αυτό διαφέρει από το παράρτημα 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου, σύμφωνα με το οποίο για φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών που πληροί τους όρους του σημείου 3.4.2 δεν ισχύουν απαιτήσεις αντιστάθμισης, αλλά ο φορέας μπορεί να επιλέξει να προβεί οικειοθελώς σε αντιστάθμιση των εν λόγω εκπομπών.»

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

3. Διαφορά η οποία αφορά το σημείο 4.2.1 του κεφαλαίου 4 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου για τη διεθνή πολιτική αεροπορία: Σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύστημα CORSIA), «Ακύρωση επιλέξιμων μονάδων εκπομπών CORSIA», με τις ακόλουθες λεπτομέρειες για τη διαφορά:

«Σύμφωνα με το άρθρο 11α της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, το [κράτος μέλος] ενημερώνει τον ΔΟΠΑ ότι, πέραν των κριτηρίων που περιλαμβάνονται στο έγγραφο του ΔΟΠΑ με τίτλο "CORSIA Emissions Unit Eligibility Criteria" (Κριτήρια επιλεξιμότητας μονάδας εκπομπών CORSIA), πρέπει να πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις ώστε οι μονάδες να θεωρούνται επιλέξιμες για συμμόρφωση με το σύστημα CORSIA για φορείς εκμετάλλευσης που τελούν υπό τη διαχείριση του [κράτους μέλους].

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 συστήματος CORSIA.

Αυτό έχει ως αποτέλεσμα υψηλότερο επίπεδο περιβαλλοντικής αυστηρότητας.»

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

4. Διαφορά η οποία αφορά το σημείο 2.4.1.5 του κεφαλαίου 2 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου για τη διεθνή πολιτική αεροπορία: Σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύστημα CORSIA), «Παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση (ΠΥΕ) των ετήσιων εκπομπών CO_2 των φορέων εκμετάλλευσης αεροπλάνων», με τις ακόλουθες λεπτομέρειες για τη διαφορά:

«Σύμφωνα με το άρθρο 68 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/2066 και το άρθρο 27 παράγραφος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/2067, το [κράτος μέλος] ενημερώνει τον ΔΟΠΑ ότι η έκθεση εκπομπών και η αντίστοιχη έκθεση επαλήθευσης υποβάλλονται στο κράτος μόνο από τον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Η απαίτηση αυτή είναι αντίστοιχη με την απαίτηση του σημείου 2.4.1.5 του κεφαλαίου 2 του παραρτήματος 16 τόμος IV, σύμφωνα με την οποία, επιπλέον, ο φορέας επαλήθευσης πρέπει να υποβάλλει ανεξάρτητα στο κράτος αντίγραφο της έκθεσης εκπομπών και της σχετικής έκθεσης επαλήθευσης.»

Η διαφορά αυτή επισημαίνεται ως διαφορά κατηγορίας Β, «Άλλα μέσα συμμόρφωσης» στο σύστημα ηλεκτρονικής υποβολής διαφορών EFOD και όχι ως «Σημαντική διαφορά».

5. Διαφορά η οποία αφορά το σημείο 2.1.1 του κεφαλαίου 2 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου για τη διεθνή πολιτική αεροπορία: Σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύστημα CORSIA), «Παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση (ΠΥΕ) των ετήσιων εκπομπών CO_2 των φορέων εκμετάλλευσης αεροπλάνων», με τις ακόλουθες λεπτομέρειες για τη διαφορά:

«Σύμφωνα με το παράρτημα I της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, το [κράτος μέλος] ενημερώνει τον ΔΟΠΑ ότι, πέραν των εξαιρέσεων που ορίζονται στα σημεία 2.1.1 και 2.1.3 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου, τα πρότυπα και οι συνιστώμενες πρακτικές δεν θα εφαρμόζονται στις ακόλουθες πτήσεις που αναχωρούν από ή φθάνουν 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 των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008[18].»

Η διαφορά αυτή επισημαίνεται ως διαφορά κατηγορίας Γ, «Μερικώς εφαρμοζόμενη» στο σύστημα ηλεκτρονικής υποβολής διαφορών EFOD και όχι ως «Σημαντική διαφορά».

6. Διαφορά η οποία αφορά τα σημεία 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2 και 2.2.1.3.6 του κεφαλαίου 2 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου για τη διεθνή πολιτική αεροπορία: Σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύστημα CORSIA), «Παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση (ΠΥΕ) των ετήσιων εκπομπών CO_2 των φορέων εκμετάλλευσης αεροπλάνων», με τις ακόλουθες λεπτομέρειες για τη διαφορά:

«Σύμφωνα με το άρθρο 55 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/2066, 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.»

«Σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/2066, το [κράτος μέλος] ενημερώνει τον ΔΟΠΑ ότι οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών χρησιμοποιούν την επιλεγμένη μέθοδο παρακολούθησης της χρήσης καυσίμων για όλες τις πτήσεις τους για τις οποίες υποβάλλουν εκθέσεις, συμπεριλαμβανομένων των διεθνών πτήσεων που δεν υπόκεινται σε απαιτήσεις αντιστάθμισης.»

---

[18] 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).

«Σύμφωνα με την οδηγία 2003/87/ΕΚ, το [κράτος μέλος] ενημερώνει τον 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 μπορούν να χαρακτηριστούν ως 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» στο σύστημα ηλεκτρονικής υποβολής διαφορών EFOD και όχι ως «Σημαντική διαφορά».

7. Διαφορά η οποία αφορά το σημείο 2.5.1.1 του κεφαλαίου 2 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου για τη διεθνή πολιτική αεροπορία: Σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύστημα CORSIA), «Παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση (ΠΥΕ) των ετήσιων εκπομπών CO_2 των φορέων εκμετάλλευσης αεροπλάνων», με τις ακόλουθες λεπτομέρειες για τη διαφορά:

«Σύμφωνα με το άρθρο 66 παράγραφος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/2066, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών χρησιμοποιεί υποκατάστατα δεδομένα για την αντίστοιχη χρονική περίοδο τα οποία υπολογίζονται σύμφωνα με την εναλλακτική μέθοδο που ορίζεται στο σχέδιο παρακολούθησης, υπό την προϋπόθεση ότι τα κενά δεδομένων δεν υπερβαίνουν το 5 % του συνόλου των πτήσεων για τις οποίες υποβάλλονται εκθέσεις. Εάν διαπιστωθούν κενά στα δεδομένα για περισσότερο από το 5 % των ετήσιων πτήσεων, ο φορέας εκμετάλλευσης πρέπει να ενημερώσει την αρμόδια αρχή και να λάβει διορθωτικά μέτρα για τη βελτίωση της συλλογής δεδομένων.»

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

8. Η ακόλουθη διαφορά αφορά τα σημεία 2.2.1.3.3, 2.2.1.3.4 και 2.2.1.3.5 του κεφαλαίου 2 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου για τη διεθνή πολιτική αεροπορία: Σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύστημα CORSIA), «Παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση (ΠΥΕ) των ετήσιων εκπομπών CO_2 των φορέων εκμετάλλευσης αεροπλάνων», με τις ακόλουθες λεπτομέρειες για τη διαφορά:

«*Σύμφωνα με το άρθρο 55 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/2066, το [κράτος μέλος] ενημερώνει τον ΔΟΠΑ ότι, εάν ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών υπερβεί το κατώτατο όριο μικρών προξένων εκπομπών σε δεδομένο έτος (y), ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών υποβάλλει επικαιροποιημένο σχέδιο παρακολούθησης εκπομπών χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, εκτός εάν συμφωνηθεί διαφορετικά με την αρχή του [κράτους μέλους] που είναι αρμόδια για το σύστημα CORSIA.*»

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

9. Η ακόλουθη διαφορά αφορά το σημείο 1.2.6 του κεφαλαίου 1 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου για τη διεθνή πολιτική αεροπορία: Σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς

αεροπορικές μεταφορές (σύστημα CORSIA), «Διοίκηση», με τις ακόλουθες λεπτομέρειες για τη διαφορά:

«Σύμφωνα με το άρθρο 51 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/2066, το [κράτος μέλος] ενημερώνει τον ΔΟΠΑ ότι κάθε φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών διαθέτει το δικό του σχέδιο παρακολούθησης και υποβάλλει έκθεση χωριστά, ακόμα και αν πρόκειται για θυγατρική πλήρους κυριότητας άλλου φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, όπως προβλέπεται στο παράρτημα 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου.»

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

10. Η ακόλουθη διαφορά αφορά το σημείο 1.5 του κεφαλαίου 1 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου για τη διεθνή πολιτική αεροπορία: Σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύστημα CORSIA), «Διοίκηση», με τις ακόλουθες λεπτομέρειες για τη διαφορά:

«Σύμφωνα με το άρθρο 68 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/2066, το [κράτος μέλος] ενημερώνει τον ΔΟΠΑ ότι η προθεσμία υποβολής εκθέσεων για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών είναι η 31η Μαρτίου και όχι η 30ή Απριλίου κάθε έτους, για την υποβολή των εκπομπών του προηγούμενου ημερολογιακού έτους, όπως προβλέπεται στο παράρτημα 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου.»

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

11. Η ακόλουθη διαφορά αφορά τα σημεία 2.2.2.1, 2.2.2.2 και 2.2.2.3 του κεφαλαίου 2 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου για τη διεθνή πολιτική αεροπορία: Σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύστημα CORSIA), «Παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση (ΠΥΕ) των ετήσιων εκπομπών CO_2 των φορέων εκμετάλλευσης αεροπλάνων», με τις ακόλουθες λεπτομέρειες για τη διαφορά:

«Σύμφωνα με το άρθρο 52 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/2066, το [κράτος μέλος] ενημερώνει τον ΔΟΠΑ ότι οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών υποβάλλουν το σχέδιο παρακολούθησης το αργότερο τέσσερις μήνες πριν από την έναρξη των αεροπορικών δραστηριοτήτων τους που καλύπτονται από το παράρτημα Ι της οδηγίας 2003/87/ΕΚ ή χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση μετά την έναρξη των αεροπορικών δραστηριοτήτων και το αργότερο έξι εβδομάδες μετά. Το χρονοδιάγραμμα αυτό διαφέρει από το παράρτημα 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου, βάσει του οποίου οι νεοεισερχόμενοι υποβάλλουν σχέδια παρακολούθησης εκπομπών εντός τριών μηνών από την υπαγωγή τους στο πεδίο εφαρμογής της. Επιπλέον, φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής για πρώτη φορά (χωρίς να μπορούν να χαρακτηριστούν ως νεοεισερχόμενοι) υποβάλλουν τα σχέδιά τους εντός τριών μηνών.»

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

12. Η ακόλουθη διαφορά αφορά το σημείο 2.4.2.1 του κεφαλαίου 2 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου για τη διεθνή πολιτική αεροπορία: Σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύστημα CORSIA), «Παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση (ΠΥΕ) των ετήσιων εκπομπών CO_2 των φορέων εκμετάλλευσης αεροπλάνων», με τις ακόλουθες λεπτομέρειες για τη διαφορά:

«Σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/2067, και επιπλέον των όρων που καθορίζονται στο σημείο 2.4.2.1 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου, το [κράτος μέλος] ενημερώνει τον ΔΟΠΑ ότι η έκθεση εκπομπών επαληθεύεται από ελεγκτές διαπιστευμένους σύμφωνα με τον εν λόγω κανονισμό και από εθνικό οργανισμό διαπίστευσης ενός από τα κράτη του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου.»

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

13. Διαφορά η οποία αφορά το σημείο 4.2.1 του κεφαλαίου 4 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου για τη διεθνή πολιτική αεροπορία: Σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύστημα CORSIA), «Ακύρωση επιλέξιμων μονάδων εκπομπών CORSIA», με τις ακόλουθες λεπτομέρειες για τη διαφορά:

«Σύμφωνα με το άρθρο 11α της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, το [κράτος μέλος] ενημερώνει τον ΔΟΠΑ ότι, πέραν των μονάδων που έχουν εγκριθεί από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ και σύμφωνα με [τρίτη διαφορά σχετικά με τα κριτήρια για τις πρόσθετες μονάδες], οι ακόλουθες μονάδες μπορούν να χρησιμοποιούνται από φορείς εκμετάλλευσης που έχουν καταχωριστεί στο [κράτος μέλος] για τη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις τους βάσει του συστήματος CORSIA:

πιστωτικά μόρια που έχουν εκδοθεί σε σχέση με έργα σε επίπεδο Ένωσης σύμφωνα με το άρθρο 24α της οδηγίας 2003/87/ΕΚ. Πρόκειται για πιστωτικά μόρια που εκδίδονται για έργα τα οποία τελούν υπό τη διαχείριση κρατών μελών της ΕΕ και μειώνουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που δεν καλύπτονται από το ΣΕΔΕ της ΕΕ. Δεν οδηγούν σε διπλή διεκδίκηση και δεν παρεμποδίζουν την εφαρμογή άλλων μέτρων πολιτικής που αποσκοπούν στη μείωση των εκπομπών που δεν καλύπτονται από την οδηγία 2003/87/ΕΚ.»

Η διαφορά αυτή κοινοποιείται όταν πληρούνται οι όροι του άρθρου 24α της οδηγίας 2003/87/ΕΚ και εκδίδονται τα εν λόγω πιστωτικά μόρια. Όταν η διαφορά αυτή υποβάλλεται, επισημαίνεται ως διαφορά κατηγορίας Β, «Άλλα μέσα συμμόρφωσης» στο σύστημα ηλεκτρονικής υποβολής διαφορών EFOD και όχι ως «Σημαντική διαφορά».

14. Διαφορά η οποία αφορά το σημείο 4.2.1 του κεφαλαίου 4 του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου για τη διεθνή πολιτική αεροπορία: Σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύστημα CORSIA), «Ακύρωση επιλέξιμων μονάδων εκπομπών CORSIA», με τις ακόλουθες λεπτομέρειες για τη διαφορά:

«Σύμφωνα με το άρθρο 11α της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, το [κράτος μέλος] ενημερώνει τον ΔΟΠΑ ότι, πέραν των μονάδων που έχουν εγκριθεί από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ και σύμφωνα με [τρίτη διαφορά σχετικά με τα κριτήρια για τις πρόσθετες μονάδες], οι ακόλουθες μονάδες μπορούν να χρησιμοποιούνται από φορείς εκμετάλλευσης που

έχουν καταχωριστεί στο [κράτος μέλος] για τη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις τους βάσει του συστήματος CORSIA:

πιστωτικά μόρια που έχουν εγκριθεί από συμφωνίες μερών σύμφωνα με το άρθρο 11α παράγραφος 5 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ. Πρόκειται για πιστωτικά μόρια που εγκρίνονται σε σχέση με συμφωνίες που συνάπτονται διμερώς με τρίτες χώρες [να προσδιοριστεί η συμφωνία].»

Η διαφορά αυτή κοινοποιείται όταν πληρούνται οι όροι του άρθρου 11α παράγραφος 5 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ και εκδίδονται τα εν λόγω πιστωτικά μόρια. Όταν η διαφορά αυτή υποβάλλεται, επισημαίνεται ως διαφορά κατηγορίας Β, «Άλλα μέσα συμμόρφωσης» στο σύστημα ηλεκτρονικής υποβολής διαφορών EFOD και όχι ως «Σημαντική διαφορά».

15. Με εξαίρεση τις παραγράφους 13 και 14, κάθε κράτος μέλος υποβάλλει τις διαφορές που προβλέπονται στο παρόν άρθρο το αργότερο δύο μήνες μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας απόφασης και ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή. Η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά το Συμβούλιο μόλις εκπληρωθούν οι προϋποθέσεις των παραγράφων 13 και 14 με ενημερωτικό σημείωμα. Στη συνέχεια, τα κράτη μέλη της ΕΕ ενημερώνουν αμέσως τον ΔΟΠΑ.

Άρθρο 4

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

Άρθρο 5

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος