ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 14.7.2021
COM(2021) 567 final

2021/0204 (COD)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ ως προς την κοινοποίηση αντιστάθμισης όσον αφορά παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο για φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών με έδρα στην Ένωση

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η παρούσα πρόταση εισάγει τροποποίηση των κανόνων για τις αεροπορικές μεταφορές στο σύστημα εμπορίας εκπομπών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΕΔΕ της ΕΕ), προκειμένου να εφαρμοστεί η κοινοποίηση, από τα κράτη μέλη προς τις αεροπορικές εταιρείες με έδρα στην ΕΕ, της αντιστάθμισης για το έτος 2021 στο πλαίσιο του συστήματος αντιστάθμισης και μείωσης των ανθρακούχων εκπομπών για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (CORSIA) του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ).

Στόχος είναι η εφαρμογή της εν λόγω κοινοποίησης κατά τρόπο που να ελαχιστοποιεί τον διοικητικό φόρτο των εθνικών αρχών και των αερομεταφορέων και να παρέχει ασφάλεια δικαίου όσον αφορά την αντιστάθμιση του συστήματος CORSIA από αεροπορικές εταιρείες που εδρεύουν στα κράτη μέλη.

Το σύστημα CORSIA του ΔΟΠΑ είναι ένας μηχανισμός αντιστάθμισης στο πλαίσιο του οποίου οι χώρες θα πρέπει να επιβάλλουν στις αεροπορικές εταιρείες που έχουν την έδρα τους στην επικράτειά τους να αντισταθμίζουν με διεθνή πιστωτικά μόρια τις ανθρακούχες εκπομπές που υπερβαίνουν τη σχετική βάση αναφοράς. Λόγω της πανδημίας COVID-19, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ αποφάσισε, τον Ιούνιο του 2020, ότι ως βάση αναφοράς κατά την περίοδο 2021-2023 θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν οι εκπομπές του 2019 αντί του μέσου όρου των εκπομπών της περιόδου 2019-2020[1]. Η επανεξέταση του CORSIA το 2022 θα εξετάσει τον αντίκτυπο της νόσου COVID-19 στο σύστημα CORSIA σε διάφορα θέματα.

Με την επιφύλαξη των διαφορών που κοινοποιήθηκαν το 2018[2] και του τρόπου με τον οποίο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο τροποποιούν την ενωσιακή νομοθεσία, η ΕΕ προτίθεται να εφαρμόσει το σύστημα CORSIA. Ως εκ τούτου, οι αεροπορικές εταιρείες με έδρα στην ΕΕ θα πρέπει να παραδώσουν πιστωτικά μόρια, εφόσον συντρέχει περίπτωση, προκειμένου να συμμορφωθούν με την αντιστάθμιση του συστήματος CORSIA όσον αφορά τις εκπομπές τους για το 2021. Όπως προβλέπεται στα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές του συστήματος CORSIA, τα κράτη μέλη της ΕΕ θα πρέπει να υπολογίσουν και να ενημερώσουν τις αεροπορικές εταιρείες για την αντιστάθμισή τους όσον αφορά τις εκπομπές του 2021 έως τις 30 Νοεμβρίου 2022· στη συνέχεια, οι εν λόγω αεροπορικές εταιρείες θα πρέπει να ακυρώσουν τον αντίστοιχο αριθμό πιστωτικών μορίων έως τις 31 Ιανουαρίου 2025.

---

[1] https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-and-Covid-19.aspx

[2] 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).

Λόγω της πανδημίας COVID-19, οι ανθρακούχες εκπομπές ΣΕΔΕ των αεροπορικών μεταφορών μειώθηκαν το 2020 κατά 64 % σε σύγκριση με το 2019[3]. Τον Νοέμβριο του 2020 ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol) δημοσίευσε τις προβλέψεις του για την ανάκαμψη του τομέα των ευρωπαϊκών αερομεταφορών για τα έτη 2020-2024[4]. Στις προβλέψεις περιγράφονται οι επιπτώσεις της πανδημίας COVID-19 στην εναέρια κυκλοφορία. Σύμφωνα με τις προβλέψεις, ακόμη και στο πιο αισιόδοξο σενάριο, τα επίπεδα εκπομπών του 2019 δεν θα επιτευχθούν πριν από το 2024, ενώ το δυσμενέστερο σενάριο προβλέπει ότι η ανάκαμψη αυτή θα σημειωθεί μέχρι το 2029.

Μολονότι οι εκτιμήσεις δεν προβλέπουν να προκύψουν πραγματικά απαιτήσεις αντιστάθμισης του συστήματος CORSIA κατά την περίοδο 2021-2023, θα πρέπει ωστόσο να υπάρχει νομική υποχρέωση στο ενωσιακό δίκαιο για τα κράτη μέλη να κοινοποιήσουν τα αριθμητικά στοιχεία αντιστάθμισης στις αεροπορικές εταιρείες με έδρα στην ΕΕ έως τις 30 Νοεμβρίου 2022 όσον αφορά τις εκπομπές που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια του 2021. Με βάση τα ανωτέρω αντικειμενικά στοιχεία για το 2020 και για το πρώτο εξάμηνο του 2021, η πιθανότητα να προκύψουν απαιτήσεις αντιστάθμισης του συστήματος CORSIA όσον αφορά το 2021 είναι ελάχιστη, ενώ όσον αφορά το 2022 είναι επίσης πολύ χαμηλή. Ως εκ τούτου, η παρούσα πρόταση προβλέπει ότι, όταν καταστεί σαφές ποια είναι η πρόσθετη αντιστάθμιση για το έτος 2021, πιθανότατα: μηδέν, τα κράτη μέλη κοινοποιούν αυτό το αριθμητικό στοιχείο στις αεροπορικές εταιρείες κατά τη διάρκεια του 2022. Η πρόταση αυτή θα πρέπει να εγκριθεί από το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αφού γίνουν γνωστά τα δεδομένα εκπομπών για το 2021, δηλαδή μετά την 1η Ιανουαρίου 2022.

Η ίδια προσέγγιση θα ακολουθηθεί και για τα επόμενα έτη σε περίπτωση που δεν έχουν εγκριθεί ακόμη οι σχετικές προτάσεις προσαρμογής στον στόχο του 55 % (στο εξής: Fit for 55).

Οι υποχρεώσεις των αεροπορικών εταιρειών με έδρα στην ΕΕ στο πλαίσιο του ΣΕΔΕ παραμένουν σε ισχύ, όπως προβλέπεται στο ενωσιακό δίκαιο σύμφωνα με την οδηγία 2003/87/ΕΚ. Οι υποχρεώσεις αυτές περιλαμβάνουν την υποχρέωση παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές τους, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν πτήσεις μεταξύ του ΕΟΧ και τρίτων χωρών.

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

Η αναθεώρηση των κανόνων του ΣΕΔΕ για τις αεροπορικές μεταφορές αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της δέσμης μέτρων «Fit for 55» της ΕΕ. Η αναθεώρηση περιλαμβάνει την εφαρμογή του συστήματος CORSIA μέσω της οδηγίας για το ΣΕΔΕ της ΕΕ.

Η παρούσα πρόταση είναι η μόνη σχετική με το σύστημα CORSIA τροποποίηση που θα πρέπει να έχει τεθεί σε εφαρμογή έως τις 30 Νοεμβρίου 2022, έτσι ώστε η κοινοποίηση μηδενικής πρόσθετης αντιστάθμισης να μπορεί να πραγματοποιηθεί έως την εν λόγω ημερομηνία.

---

3 https://ec.europa.eu/clima/news/emissions-trading-greenhouse-gas-emissions-reduced-2020_en

4 https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-five-year-forecast-2020-2024

Άλλες τροποποιήσεις που σχετίζονται με την εφαρμογή του συστήματος CORSIA περιλαμβάνουν διατάξεις σχετικά με τη χρήση διεθνών πιστωτικών μορίων για πτήσεις εκτός του ΕΟΧ· υποχρεώσεις παράδοσης για πτήσεις εκτός του ΕΟΧ· μεταχείριση των αεροπορικών εταιρειών που δεν έχουν έδρα στην ΕΕ για τις πτήσεις εκτός Ευρώπης· μεταχείριση των αεροπορικών εταιρειών με έδρα στην ΕΕ σε δρομολόγια στα οποία το σύστημα CORSIA δεν εφαρμόζεται με τον ίδιο τρόπο· και την κάλυψη της οδηγίας στις πτήσεις αεροπορικών εταιρειών της ΕΕ μεταξύ δύο τρίτων χωρών. Αυτές οι άλλες τροποποιήσεις που σχετίζονται με την εφαρμογή του συστήματος CORSIA περιλαμβάνονται σε μια ευρύτερη πρόταση οδηγίας για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ όσον αφορά τη συμβολή των αεροπορικών μεταφορών στον στόχο μείωσης των εκπομπών της Ένωσης για το σύνολο της οικονομίας και την κατάλληλη εφαρμογή ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η παρούσα πολύ συγκεκριμένη πρόταση δεν εγείρει κανένα ζήτημα συνέπειας με άλλες πολιτικές της Ένωσης.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **Νομική βάση**

Η νομική βάση της παρούσας πρότασης είναι το άρθρο 192 της ΣΛΕΕ. Σύμφωνα με το άρθρο 191 και το άρθρο 192 παράγραφος 1 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.

- **Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Η κλιματική αλλαγή αποτελεί διασυνοριακό πρόβλημα και η δράση της ΕΕ μπορεί να συμπληρώσει και να ενισχύσει αποτελεσματικά την περιφερειακή, εθνική και τοπική δράση. Ο συντονισμός της δράσης για το κλίμα θα πρέπει να πραγματοποιηθεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο και, όπου είναι δυνατόν, θα πρέπει να διευκολυνθεί η αποτελεσματική δράση σε παγκόσμιο επίπεδο. Η δράση της ΕΕ δικαιολογείται για λόγους επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Από το 1992 η Ευρωπαϊκή Ένωση εργάζεται σταθερά για την ανάπτυξη κοινών λύσεων και την προώθηση παγκόσμιας δράσης για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Ειδικότερα, η δράση σε επίπεδο ΕΕ θα εξασφαλίσει την οικονομικά αποδοτική επίτευξη των στόχων μείωσης των εκπομπών για το 2030 και μακροπρόθεσμα, διασφαλίζοντας παράλληλα τη δικαιοσύνη και την περιβαλλοντική ακεραιότητα. Τα άρθρα 191 έως 193 της ΣΛΕΕ επιβεβαιώνουν και αποσαφηνίζουν τις αρμοδιότητες της ΕΕ στον τομέα της κλιματικής αλλαγής.

- **Αναλογικότητα**

Η παρούσα πρόταση συνάδει με την αρχή της αναλογικότητας, διότι δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την υλοποίηση του στόχου της ΕΕ για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου με οικονομικά αποδοτικό τρόπο, ενώ παράλληλα διασφαλίζει δικαιοσύνη και περιβαλλοντική ακεραιότητα.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Η απόφαση του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου μέσω της συνήθους νομοθετικής διαδικασίας[5] θεωρείται το κατάλληλο μέσο για την τροποποίηση της οδηγίας ΣΕΔΕ, δεδομένου ότι τα κράτη μέλη είναι εκείνα που πρέπει να αναλάβουν τις απαιτούμενες δράσεις. Αυτή η επιλογή συνάδει με το προηγούμενο που θέτουν τρεις παλαιότερες συναφείς με το ΣΕΔΕ αποφάσεις (την απόφαση «οπισθοβαρούς προγραμματισμού»[6], την απόφαση για το αποθεματικό για τη σταθερότητα της αγοράς[7] και την πρώτη απόφαση ΣΕΔΕ για «πάγωμα του χρόνου»[8]).

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας**

Δεν πραγματοποιήθηκε εκ των υστέρων αξιολόγηση ή έλεγχος καταλληλότητας σχετικά με τις εν λόγω προτάσεις λόγω του πρώιμου σταδίου εφαρμογής της υφιστάμενης νομοθεσίας και, κατά συνέπεια, της περιορισμένης διαθεσιμότητας δεδομένων.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Ζητήθηκε η γνώμη των ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με τις επιλογές πολιτικής για την εφαρμογή του συστήματος CORSIA μέσω του ΣΕΔΕ της ΕΕ, ανάλογα με την περίπτωση. Η αρχική εκτίμηση επιπτώσεων σχετικά με τους επικαιροποιημένους κανόνες για το ΣΕΔΕ των αεροπορικών μεταφορών δημοσιεύτηκε στις 3 Ιουλίου 2020 με περίοδο υποβολής παρατηρήσεων έως τις 28 Αυγούστου 2020, και η ανοικτή δημόσια διαβούλευση διενεργήθηκε μέσω διαδικτυακής έρευνας από την 1η Οκτωβρίου 2020 έως τις 14 Ιανουαρίου 2021. Τα αποτελέσματα των διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη συνοψίζονται σε παράρτημα της εκτίμησης επιπτώσεων που συνοδεύει την πρόταση οδηγίας για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ όσον αφορά τη συμβολή των αεροπορικών μεταφορών στον στόχο μείωσης των εκπομπών της Ένωσης για το σύνολο της οικονομίας, το οποίο εφαρμόζει κατάλληλα ένα παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο[9].

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Το αντικείμενο της παρούσας πρότασης αφορά την κοινοποίηση της αντιστάθμισης από τα κράτη μέλη και δεν έχει περιβαλλοντικές ή οικονομικές επιπτώσεις σε σύγκριση με την υφιστάμενη κατάσταση.

---

5 Σε αντίθεση με πράξεις που αφορούν μόνο θέσεις σε διεθνείς οργανισμούς σύμφωνα με το άρθρο 218 παράγραφος 9 της Συνθήκης, οι οποίες αφορούσαν μόνο το Συμβούλιο, π.χ. την απόφαση του Συμβουλίου για την κοινοποίηση των διαφορών στον ΔΟΠΑ.

6 Απόφαση αριθ. 1359/2013/ΕΕ που τροποποιεί την οδηγία 2003/87/ΕΚ, διασαφηνίζοντας τις διατάξεις για τον χρόνο διεξαγωγής των πλειστηριασμών δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου (ΕΕ L 343 της 19.12.2013, σ. 1).

7 Απόφαση (ΕΕ) 2015/1814 σχετικά με τη θέσπιση και τη λειτουργία αποθεματικού για τη σταθερότητα της αγοράς όσον αφορά το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου και την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ (ΕΕ L 264 της 9.10.2015, σ. 1).

8 Απόφαση 377/2013/ΕΕ για προσωρινή παρέκκλιση από την οδηγία 2003/87/ΕΚ σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας (ΕΕ L 113 της 25.4.2013, σ. 1).

9 SWD [προσθήκη παραπομπής]

Οι επιλογές πολιτικής για την εφαρμογή του συστήματος CORSIA και την αύξηση των πλειστηριασμών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών αξιολογήθηκαν στην εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει την πρόταση οδηγίας για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ όσον αφορά τη συμβολή των αεροπορικών μεταφορών στον στόχο μείωσης των εκπομπών της Ένωσης για το σύνολο της οικονομίας και η οποία εφαρμόζει κατάλληλα ένα παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο[10].

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η πρόταση σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αρχές που αναγνωρίζονται ιδίως από τον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Συγκεκριμένα, συμβάλλει στην επίτευξη του στόχου για υψηλό επίπεδο περιβαλλοντικής προστασίας σύμφωνα με την αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης, όπως ορίζεται στο άρθρο 37 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης[11].

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η παρούσα πρόταση δεν έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Οι εθνικές αρχές και οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορούν να χρησιμοποιούν την υφιστάμενη υποδομή όσον αφορά την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Δεδομένου ότι δεν προβλέπονται συναλλαγές, δεν απαιτούνται ρυθμίσεις για το μητρώο.

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

Στο άρθρο 12 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ προστίθεται νέα παράγραφος που επιβάλλει νομική υποχρέωση στις εθνικές αρχές των κρατών μελών να κοινοποιήσουν [πιθανότατα: μηδενική] πρόσθετη αντιστάθμιση για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών με έδρα στην ΕΕ όσον αφορά τις εκπομπές τους για το 2021.

Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών στους οποίους θα σταλεί κοινοποίηση είναι οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που αναφέρονται στο άρθρο 1 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού 2019/1603 της Επιτροπής, οι οποίοι εφαρμόζουν το σύστημα CORSIA κατά περίπτωση όσον αφορά την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές.

[10] SWD [προσθήκη παραπομπής]
[11] ΕΕ C 326 της 26.10.2012, σ. 391.

2021/0204 (COD)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ ως προς την κοινοποίηση αντιστάθμισης όσον αφορά παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο για φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών με έδρα στην Ένωση

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],

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών[2],

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Το σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των ανθρακούχων εκπομπών για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation — CORSIA) του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) λειτουργεί από το 2019 όσον αφορά την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών και προορίζεται να αποτελέσει ένα παγκοσμίως εφαρμοζόμενο αγορακεντρικό μέτρο με στόχο την αντιστάθμιση των ανθρακούχων εκπομπών των διεθνών αεροπορικών μεταφορών από την 1η Ιανουαρίου 2021 πάνω από ένα σταθερό επίπεδο εκπομπών με ορισμένα πιστωτικά μόρια αντιστάθμισης.

(2) Με την επιφύλαξη των διαφορών μεταξύ της ενωσιακής νομοθεσίας και του συστήματος CORSIA, που κοινοποιήθηκαν στον ΔΟΠΑ μετά την απόφαση (ΕΕ) 2018/2027 του Συμβουλίου[3], και του τρόπου με τον οποίο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο τροποποιούν την ενωσιακή νομοθεσία, η Ένωση προτίθεται να εφαρμόσει το σύστημα CORSIA.

---

1 ΕΕ C […] της […], σ. […].

2 ΕΕ C […] της […], σ. […].

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).

(3) Ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2019/1603 της Επιτροπής[4] εκδόθηκε με σκοπό την κατάλληλη εφαρμογή των κανόνων του συστήματος CORSIA για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών από τις αεροπορικές μεταφορές. Η αντιστάθμιση κατά την έννοια των διεθνών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών για το σύστημα CORSIA[5] υπολογίζεται βάσει των εκπομπών CO_2 που επαληθεύονται σύμφωνα με τον εν λόγω κανονισμό.

(4) Λόγω της μεγάλης μείωσης των εκπομπών των αεροπορικών μεταφορών το 2020 ως συνέπεια της πανδημίας COVID-19, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ αποφάσισε, κατά την 220ή σύνοδό του του Ιουνίου του 2020, ότι για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών για τα έτη 2021-23 θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν ως βάση αναφοράς οι εκπομπές του 2019.

(5) Το 2021 οι εκπομπές των αεροπορικών μεταφορών είναι πολύ πιθανό να μην υπερβούν τα συλλογικά επίπεδα του 2019. Ως εκ τούτου, η πρόσθετη αντιστάθμιση των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών αναμένεται να είναι μηδενική για το έτος 2021.

(6) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εφαρμόσουν το σύστημα CORSIA κοινοποιώντας έως τις 30 Νοεμβρίου 2022 στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που έχουν την έδρα τους στα εν λόγω κράτη μέλη την αντιστάθμισή τους για το έτος 2021.

(7) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας απόφασης δεν μπορούν να επιτευχθούν ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη, μπορούν όμως, λόγω της κλίμακας και των επιπτώσεών της, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, που διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα απόφαση δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη αυτών των στόχων.

(8) Για να εξασφαλιστεί βεβαιότητα σχετικά με το επίπεδο αντιστάθμισης για το έτος 2021, η παρούσα απόφαση θα πρέπει να εκδοθεί μετά την 1η Ιανουαρίου 2022, όταν θα είναι γνωστό το συνολικό επίπεδο εκπομπών για το έτος 2021.

(9) Είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί, το συντομότερο δυνατόν εντός του 2022, ασφάλεια δικαίου για τις εθνικές αρχές και τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών όσον αφορά την αντιστάθμιση του συστήματος CORSIA για το έτος 2021. Επομένως, η παρούσα απόφαση θα πρέπει να τεθεί σε ισχύ χωρίς καθυστέρηση.

(10) Συνεπώς, η οδηγία 2003/87/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Στο άρθρο 12 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 6:

---

[4] 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).

[5] Πρώτη έκδοση των διεθνών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών για την προστασία του περιβάλλοντος — Σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των ανθρακούχων εκπομπών για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (παράρτημα 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου).

«6. Έως τις 30 Νοεμβρίου 2022, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών ότι, για το έτος 2021, έχουν [μηδενική] αντιστάθμιση κατά την έννοια των διεθνών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών του ΔΟΠΑ για την προστασία του περιβάλλοντος όσον αφορά το σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των ανθρακούχων εκπομπών για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές. Τα κράτη μέλη απευθύνουν την κοινοποίηση στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών είναι κάτοχος πιστοποιητικού αερομεταφορέα που έχει εκδοθεί από κράτος μέλος ή είναι καταχωρισμένος σε κράτος μέλος, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών, εξαρτήσεων και εδαφών του εν λόγω κράτους μέλους·

β) παράγουν ετήσιες ανθρακούχες εκπομπές άνω των 10 000 τόνων από τη χρήση αεροσκαφών με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg που εκτελούν πτήσεις οι οποίες καλύπτονται από το παράρτημα Ι, πλην των πτήσεων με αφετηρία και προορισμό στο ίδιο κράτος μέλος (συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών του ίδιου κράτους μέλους), από την 1η Ιανουαρίου 2019.

Για τους σκοπούς του πρώτου εδαφίου στοιχείο β), δεν λαμβάνονται υπόψη οι εκπομπές CO_2 από τους ακόλουθους τύπους πτήσεων:

i) πτήσεις με κυβερνητικά αεροσκάφη·

ii) πτήσεις ανθρωπιστικού χαρακτήρα·

iii) ιατρικές πτήσεις·

iv) στρατιωτικές πτήσεις·

v) πυροσβεστικές πτήσεις.».

Άρθρο 2

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

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Ο Πρόεδρος	*Ο Πρόεδρος*