ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2020/954 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 25ης Ιουνίου 2020

για τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας όσον αφορά την κοινοποίηση της εθελοντικής συμμετοχής στο σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύστημα CORSIA) από την 1η Ιανουαρίου 2021 και της επιλογής που προκρίθηκε για τον υπολογισμό των απαιτήσεων αντιστάθμισης των φορέων εκμετάλλευσης αεροπλάνων κατά την περίοδο 2021-2023

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η σύμβαση του Σικάγου για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία («Σύμβαση του Σικάγου») τέθηκε σε ισχύ στις 4 Απριλίου 1947. Με αυτήν ιδρύθηκε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) και έχει αυτή ως στόχο τη ρύθμιση των διεθνών αεροπορικών μεταφορών.

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

(3) Τον Δεκέμβριο του 2015, η 21η Συνδιάσκεψη των μερών της σύμβασης-Πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή ενέκρινε τη Συμφωνία του Παρισιού ([1]). Οι στόχοι της Συμφωνίας του Παρισιού περιλαμβάνουν τη διατήρηση της αύξησης της μέσης θερμοκρασίας του πλανήτη αρκετά κάτω από τους 2 °C πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα και τη συνέχιση των προσπαθειών για τον περιορισμό της αύξησης της θερμοκρασίας σε 1,5 °C πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα. Όλοι οι τομείς της οικονομίας, μεταξύ των οποίων είναι και οι διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, θα πρέπει να συμβάλουν στην επίτευξη μείωσης των εκπομπών.

(4) Το 2016, με το ψήφισμά της A39-3, η 39η Συνέλευση του ΔΟΠΑ αποφάσισε να εφαρμόσει ένα παγκόσμιο σύστημα αγορακεντρικού μέτρου υπό τη μορφή του συστήματος αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύστημα CORSIA), ώστε να περιοριστούν οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές στα επίπεδά τους του 2020. Η θέση της Ένωσης όσον αφορά τη διαμόρφωση και την έγκριση του εν λόγω συστήματος και των διάφορων λεπτομερών στοιχείων του έχει καθοριστεί με την απόφαση (ΕΕ) 2016/915 του Συμβουλίου ([2]).

(5) Στις 27 Ιουνίου 2018, κατά τη δέκατη συνεδρίαση της 214ης συνόδου του, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ ενέκρινε την πρώτη έκδοση του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου: Σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύστημα CORSIA) («παράρτημα 16 τόμος IV»).

([1]) ΕΕ L 282 της 19.10.2016, σ. 4.

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

(6) Το 2017, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 2017/2392 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([3]) τροποποίησε την οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([4]). Ένας από τους σκοπούς του εν λόγω κανονισμού ήταν η προετοιμασία της εφαρμογής του συστήματος CORSIA από το 2021, ο καθορισμός απαιτήσεων βάσει του ενωσιακού δικαίου για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση για τους σκοπούς του συστήματος CORSIA και η υποβολή εκθέσεων σχετικά με την εφαρμογή του συστήματος CORSIA και η επανεξέταση της εν λόγω εφαρμογής.

(7) Οι κανόνες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα 16 τόμος IV πρόκειται να καταστούν δεσμευτικοί σύμφωνα με τη σύμβαση του Σικάγου και εντός των καθοριζόμενων σε αυτήν ορίων. Οι εν λόγω κανόνες επίσης πρόκειται να καταστούν δεσμευτικοί για την Ένωση και τα κράτη μέλη της δυνάμει ισχυουσών διεθνών συμφωνιών για τις αεροπορικές μεταφορές.

(8) Προκειμένου ο ΔΟΠΑ να λάβει πλήρως υπόψη το ισχύον νομικό πλαίσιο σε επίπεδο Ένωσης, οι διαφορές έχουν κοινοποιηθεί από τα κράτη μέλη σύμφωνα με την απόφαση (ΕΕ) 2018/2027 του Συμβουλίου ([5]). Δυνάμει της απόφασης (ΕΕ) 2018/2027, η οδηγία 2003/87/ΕΚ, υπό την παρούσα μορφή της, εφαρμόζεται ανεξάρτητα από την εθνικότητα του φορέα εκμετάλλευσης αεροπλάνων και καλύπτει, καταρχήν, πτήσεις από ή προς αεροδρόμιο ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους όπου εφαρμόζεται η Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης («ΣΛΕΕ»). Η οδηγία 2003/87/ΕΚ εφαρμόζεται χωρίς να γίνεται διάκριση σε πτήσεις εντός και μεταξύ κρατών μελών και/ή χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου. Επί του παρόντος, οι εν λόγω κανόνες ισχύουν τόσο για τις απαιτήσεις παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (ΠΥΕ), όσο και για τις απαιτήσεις αντιστάθμισης.

(9) Υπό την επιφύλαξη των διαφορών που κοινοποιούνται σύμφωνα με την απόφαση (ΕΕ) 2018/2027, οι απαιτήσεις ΠΥΕ οι οποίες καθορίζονται στο παράρτημα 16 τόμος IV και εφαρμόζονται από την 1η Ιανουαρίου 2019 έχουν ενσωματωθεί στο δίκαιο της Ένωσης μέσω των εκτελεστικών κανονισμών 2018/2066 ([6]) και (ΕΕ) 2018/2067 της Επιτροπής ([7]) και του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2019/1603 της Επιτροπής ([8]). Βάσει των εν λόγω κανονισμών, τα δεδομένα για τις εκπομπές θα συλλέγονται και θα διαβιβάζονται στη Γραμματεία του ΔΟΠΑ όσον αφορά τις εκπομπές κατά τη διάρκεια της πιλοτικής φάσης.

(10) Δυνάμει του παραρτήματος 16 τόμος IV μέρος II κεφάλαιο 3 παράγραφοι 3.1.3 και 3.2.1 και του παραρτήματος 16 τόμος IV προσάρτημα 1, απαιτείται από τα συμβαλλόμενα κράτη να κοινοποιήσουν στον ΔΟΠΑ την απόφασή τους να συμμετάσχουν εθελοντικά στο σύστημα CORSIA ή να διακόψουν την εθελοντική συμμετοχή σε αυτό από την 1η Ιανουαρίου 2021. Τα συμβαλλόμενα κράτη υποχρεούνται επίσης να ενημερώνουν τον ΔΟΠΑ σχετικά με ποια επιλογή προέκριναν για τον υπολογισμό των απαιτήσεων αντιστάθμισης των φορέων εκμετάλλευσης αεροπλάνων κατά την περίοδο 2021-2023. Υποχρεούνται να υποβάλλουν τις εν λόγω κοινοποιήσεις μέχρι τις 30 Ιουνίου 2020.

(11) Από τις εν λόγω διατάξεις προκύπτει ότι ορισμένα έννομα αποτελέσματα του παραρτήματος 16 τόμος IV εξαρτώνται από την υποβολή και τους όρους των σχετικών κοινοποιήσεων στον ΔΟΠΑ. Επομένως, η λήψη θέσης της Ένωσης όσον αφορά τις εν λόγω κοινοποιήσεις εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

([3]) Κανονισμός (ΕΕ) 2017/2392 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Δεκεμβρίου 2017, για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ για τη συνέχιση των ισχυόντων περιορισμών του πεδίου εφαρμογής για τις αεροπορικές δραστηριότητες και για την προετοιμασία για την εφαρμογή ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου από το 2021 (ΕΕ L 350 της 29.12.2017, σ. 7).

([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).

([5]) 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).

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

([7]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/2067 της Επιτροπής, της 19ης Δεκεμβρίου 2018, σχετικά με την επαλήθευση των δεδομένων και τη διαπίστευση των ελεγκτών σύμφωνα με την οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 334 της 31.12.2018, σ. 94).

([8]) 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).

(12) Εν προκειμένω, κρίνεται σκόπιμο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ, λαμβανομένων υπόψη των απαιτήσεων κοινοποίησης δυνάμει του παραρτήματος 16 τόμος IV, ιδίως επειδή η εθελοντική συμμετοχή στο σύστημα CORSIA και η προτίμηση της επιλογής κατά το παράρτημα 16 τόμος IV παράγραφος 3.2.1 μπορούν να επηρεάσουν αποφασιστικά τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις σε έναν τομέα που καλύπτεται από το δίκαιο της Ένωσης, και συγκεκριμένα από την οδηγία 2003/87/ΕΚ και, έως ένα βαθμό, την οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([9]).

(13) Η Ένωση και τα κράτη μέλη έχουν επανειλημμένως δηλώσει ([10]) ότι επιθυμούν να συμμετάσχουν στο σύστημα CORSIA από την 1η Ιανουαρίου 2021.

(14) Η εθελοντική συμμετοχή στο σύστημα CORSIA συνεπάγεται ότι, σύμφωνα με το παράρτημα 16 τόμος IV παράγραφος 3.2.1, πρέπει να προκριθεί μια επιλογή για τον υπολογισμό των απαιτήσεων αντιστάθμισης των φορέων εκμετάλλευσης αεροπλάνων κατά την περίοδο 2021-2023. Ως προς αυτό, είναι σκόπιμο να βασιστούν οι υπολογισμοί στις εκπομπές κατά τη διάρκεια των ετών 2021, 2022 και 2023, αντιστοίχως. Η εν λόγω επιλογή κατά πάσα πιθανότητα θα οδηγήσει σε μεγαλύτερο όφελος για το περιβάλλον και τις διεθνείς μεταφορές από ό,τι η άλλη διαθέσιμη επιλογή, η οποία είναι να βασιστούν οι υπολογισμοί στις εκπομπές κατά τη διάρκεια του 2020, δεδομένου ότι οι εκπομπές από τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές αναμένεται να είναι υψηλότερες κατά το 2021, το 2022 και το 2023 σε σχέση με το 2020, γεγονός που θα οδηγήσει σε μεγαλύτερες απαιτήσεις αντιστάθμισης. Θα εξασφαλίσει επίσης καλύτερη συνέχεια, δεδομένου ότι, για τα έτη από το 2024 και μετά, το παράρτημα 16 τόμος IV παράγραφος 3.2.2 προβλέπει επίσης υπολογισμό που βασίζεται στο αντίστοιχο έτος.

(15) Η επιλογή των εκπομπών κατά τη διάρκεια του 2021, του 2022 και του 2023, αντιστοίχως, για τον υπολογισμό των απαιτήσεων αντιστάθμισης των φορέων εκμετάλλευσης αεροπλάνων θα εφαρμοστεί κατά την περίοδο 2021-2023 σε όλους τους φορείς εκμετάλλευσης αεροπλάνων που έχουν καταλογιστεί στο οικείο κράτος μέλος, σύμφωνα με την τελευταία έκδοση του εγγράφου ICAO «Καταλογισμοί ενός φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε ένα κράτος στο πλαίσιο του συστήματος CORSIA» («CORSIA Aeroplane Operator to State Attributions») ([11]).

(16) Το πλαίσιο της οδηγίας 2003/87/ΕΚ επί του παρόντος διαφέρει κατά κάποιον τρόπο από το παράρτημα 16 τόμος IV. Δυνάμει του άρθρου 28β παράγραφος 2 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, εντός 12 μηνών από την έκδοση των σχετικών πράξεων από τον ΔΟΠΑ και προτού τεθεί σε λειτουργία το σύστημα CORSIA, η Επιτροπή οφείλει να υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στην οποία οφείλεται να εξετάζονται τρόποι για την εφαρμογή των εν λόγω πράξεων στο δίκαιο της Ένωσης μέσω αναθεώρησης της οδηγίας 2003/87/ΕΚ και στην οποία οφείλεται να εξετάσει, μεταξύ άλλων, τη φιλοδοξία και τη συνολική περιβαλλοντική ακεραιότητα του συστήματος CORSIA, συμπεριλαμβανομένης της γενικής φιλοδοξίας του σε σχέση με τους στόχους της Συμφωνίας του Παρισιού, το επίπεδο συμμετοχής, την εκτελεστότητά του, τη διαφάνεια, τις κυρώσεις για μη συμμόρφωση, τις διαδικασίες για διατύπωση γνώμης από το κοινό, την ποιότητα των πιστωτικών μορίων αντιστάθμισης, την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την εξακρίβωση των εκπομπών, τα μητρώα, τη λογοδοσία, καθώς και τους κανόνες σχετικά με τη χρήση βιοκαυσίμων. Δυνάμει του άρθρου 28β παράγραφος 3 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, κατά περίπτωση, η Επιτροπή οφείλει να συνοδεύει την έκθεση με πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την τροποποίηση, διαγραφή, παράταση ή αντικατάσταση των παρεκκλίσεων που προβλέπονται στο άρθρο 28α της εν λόγω οδηγίας, η οποία συνάδει με τη δέσμευση της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας με ορίζοντα το 2030, με στόχο να εξασφαλιστεί η περιβαλλοντική ακεραιότητα και η αποτελεσματικότητα της δράσης της Ένωσης για το κλίμα.

(17) Η Επιτροπή δεν έχει ακόμη υποβάλει την έκθεση. Συνεπώς, υπάρχει επείγουσα ανάγκη η Επιτροπή να παρουσιάσει την έκθεση που αναφέρεται στο άρθρο 28β παράγραφος 2 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, συνοδευόμενη από την αντίστοιχη πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, το συντομότερο δυνατόν και πριν από το τέλος του 2020.

(18) Στο πλαίσιο αυτό, είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί ότι θα ληφθούν υπόψη αποτελεσματικά οι σημερινές και οι πιθανές μελλοντικές διαφορές μεταξύ του δικαίου της Ένωσης και του παραρτήματος 16 τόμος IV, με σκοπό τη διατήρηση του του νομικού πλαισίου της Ένωσης, εφόσον είναι αναγκαίο, συμπεριλαμβανομένης της διακριτικής ευχέρειας του νομοθέτη να αποφασίζει για το μελλοντικό σύστημα της Ένωσης που θα εφαρμόζεται στον συγκεκριμένο τομέα.

(19) Οι σχετικές κοινοποιήσεις στον ΔΟΠΑ θα πρέπει, επομένως, να περιλαμβάνουν αναφορά στη διαφορά που κοινοποιήθηκε σύμφωνα με την απόφαση (ΕΕ) 2018/2027, η οποία εφαρμόζεται στα θέματα που καλύπτονται από την εθελοντική συμμετοχή. Δεδομένου ότι μια τέτοια διαφορά, στον βαθμό που εξακολουθεί να έχει σημασία, αφορά μόνο την ανάθεση αρμοδιοτήτων των κρατών έναντι των διάφορων φορέων εκμετάλλευσης, οι σχετικές κοινοποιήσεις στον ΔΟΠΑ θα πρέπει επίσης να προβλέπουν τη δυνατότητα κοινοποίησης πρόσθετων διαφορών.

([9]) Οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (ΕΕ L 328 της 21.12.2018, σ. 82).

([10]) Π.χ. «Δήλωση της Μπρατισλάβας», ICAO A39- WP/414 (https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-12029-2016-INIT/en/pdf) και ICAO A40- WP/102 (https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10227-2019-REV-1/en/pdf).

([11]) https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CCR.aspx

(20) Οι θέσεις που πρέπει να ληφθούν εξ ονόματος της Ένωσης στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ θα πρέπει να εκφραστούν από κάθε κράτος μέλος της Ένωσης που είναι μέλος του ΔΟΠΑ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο πλαίσιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) σχετικά με την κοινοποίηση προς τον ΔΟΠΑ όσον αφορά την εθελοντική συμμετοχή των κρατών μελών στο σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύστημα CORSIA) από τον Ιανουάριο του 2021 είναι η ακόλουθη: κάθε κράτος μέλος που είναι μέλος του ΔΟΠΑ κοινοποιεί στον ΔΟΠΑ το ακόλουθο κείμενο, έως τις 30 Ιουνίου 2020:

«Σύμφωνα με το παράρτημα 16 τόμος IV μέρος II κεφάλαιο 3 παράγραφος 3.1.3 και το παράρτημα 16 τόμος IV προσάρτημα 1 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), [το κράτος μέλος] κοινοποιεί προς τον ΔΟΠΑ την εθελοντική συμμετοχή του στο σύστημα CORSIA από την 1η Ιανουαρίου 2021.».

2. Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ σχετικά με την κοινοποίηση προς τον ΔΟΠΑ όσον αφορά την επιλογή που προκρίθηκε για τον υπολογισμό των απαιτήσεων αντιστάθμισης των φορέων εκμετάλλευσης αεροπλάνων κατά την περίοδο 2021-2023 είναι η ακόλουθη: κάθε κράτος μέλος που είναι μέλος του ΔΟΠΑ κοινοποιεί στον ΔΟΠΑ το ακόλουθο κείμενο, έως τις 30 Ιουνίου 2020:

«Σύμφωνα με το παράρτημα 16 τόμος IV μέρος II κεφάλαιο 3 παράγραφος 3.2.1 και το παράρτημα 16 τόμος IV προσάρτημα 1 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), [το κράτος μέλος] ενημερώνει τον ΔΟΠΑ ότι, για τους σκοπούς του υπολογισμού των απαιτήσεων αντιστάθμισης του φορέα εκμετάλλευσης αεροπλάνων κατά την περίοδο 2021-2023, η προκρινόμενη επιλογή είναι ΟΕ = εκπομπές CO_2 του φορέα εκμετάλλευσης αεροπλάνων που καλύπτονται από το 3.1 στο δεδομένο έτος y.».

3. Οι κοινοποιήσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου συνοδεύονται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η παρούσα κοινοποίηση δεν θίγει τις διαφορές, κατά το άρθρο 38 της σύμβασης του Σικάγου, με τις διατάξεις του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου.».

Άρθρο 2

Οι θέσεις που αναφέρονται στο άρθρο 1 εκφράζονται από κάθε κράτος μέλος της Ένωσης που είναι μέλος του ΔΟΠΑ.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την ημερομηνία της έκδοσής της.

Βρυξέλλες, 25 Ιουνίου 2020.

Για το Συμβούλιο
Η Πρόεδρος
A. METELKO-ZGOMBIĆ