



Βρυξέλλες, 25 Ιουνίου 2022
(OR. fr, en)

Διοργανικός φάκελος:
2021/0207(COD)

10509/22
ADD 2

CLIMA 304
ENV 640
ENER 322
TRANS 426
COMPET 522
ECOFIN 650
AVIATION 144
CODEC 966

ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας: Προεδρία
Αποδέκτης: Συμβούλιο

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: 10917/21 - COM (2021) 552 final

Θέμα: Δέσμη μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55 %
Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/EK 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
– Γενική προσέγγιση

Ενόψει της συνόδου του Συμβουλίου «Περιβάλλον» στις 28 Ιουνίου 2022, επισυνάπτεται στο παράρτημα για τις αντιπροσωπίες το συμβιβαστικό κείμενο της Προεδρίας για το προαναφερόμενο θέμα.

**Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου
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 μέτρου¹**

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 Επιτροπής²,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών³,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

¹ Οι αλλαγές σε σχέση με την προηγούμενη συμβιβαστική πρόταση της Προεδρίας επισημαίνονται με **μαύρα και υπογραμμισμένα** στοιχεία, ενώ οι διαγραφές με [...]. Οι προηγούμενες αλλαγές υπογραμμίζονται.

² ΕΕ C της , σ. .

³ ΕΕ C της , σ. .

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 2003/87/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴ καθιέρωσε ένα σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης, με σκοπό να προωθηθούν μειώσεις των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου κατά τρόπο αποδοτικό από πλευράς κόστους και οικονομικώς αποτελεσματικό. Οι αεροπορικές δραστηριότητες εντάχθηκαν στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών της ΕΕ με την οδηγία 2008/101/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵.
- (2) Η συμφωνία του Παρισιού, που εγκρίθηκε στα τέλη Δεκεμβρίου 2015 δυνάμει της σύμβασης-πλαίσιου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC) (στο εξής: συμφωνία του Παρισιού), τέθηκε σε ισχύ τον Νοέμβριο του 2016⁶. Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του Παρισιού συμφώνησαν να τηρήσουν την αύξηση της παγκόσμιας μέσης θερμοκρασίας αρκετά χαμηλότερα από τους 2 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα, και να συνεχίσουν τις προσπάθειες για τον περιορισμό της αύξησης της θερμοκρασίας σε 1,5 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα. Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της συμφωνίας του Παρισιού, όλοι οι τομείς της οικονομίας, μεταξύ των οποίων είναι και οι διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, πρέπει να συμβάλουν στην επίτευξη μείωσης των εκπομπών.
- (3) Το Συμβούλιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) ενέκρινε 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») (παράρτημα 16, τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου) κατά τη δέκατη συνεδρίαση της 214ης συνόδου του στις 27 Ιουνίου 2018. Η Ένωση και τα κράτη μέλη της εξακολουθούν να υποστηρίζουν το CORSIA και δεσμεύονται να το εφαρμόσουν από την έναρξη της πιλοτικής φάσης 2021-2023⁷.

⁴ Οδηγία 2003/87/EK 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/EK του Συμβουλίου (ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32).

⁵ Οδηγία 2008/101/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/EK ώστε να ενταχθούν οι αεροπορικές δραστηριότητες στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας (ΕΕ L 8 της 13.1.2009, σ. 3).

⁶ Συμφωνία του Παρισιού (ΕΕ L 282 της 19.10.2016, σ. 4).

⁷ Απόφαση (ΕΕ) 2020/954 του Συμβουλίου 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 (ΕΕ L 212 της 3.7.2020, σ. 14).

- (4) Σύμφωνα με την απόφαση (ΕΕ) 2018/2027 του Συμβουλίου⁸, τα κράτη μέλη κοινοποίησαν στη γραμματεία του ΔΟΠΑ τις διαφορές μεταξύ του CORSIA και του ΣΕΔΕ της ΕΕ. Στόχος ήταν να διατηρηθεί το κεκτημένο και ο μελλοντικός χώρος πολιτικής της Ένωσης, καθώς και το ενωσιακό επίπεδο κλιματικής φιλοδοξίας και οι αποκλειστικοί ρόλοι του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου στη λήψη αποφάσεων σχετικά με το περιεχόμενο της ενωσιακής νομοθεσίας. Μετά την έγκριση της εν λόγω τροποποίησης της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, η κοινοποίηση των διαφορών μεταξύ του CORSIA και του ΣΕΔΕ της ΕΕ στη γραμματεία του ΔΟΠΑ θα πρέπει να επικαιροποιηθεί με δεύτερη κοινοποίηση των διαφορών σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης, ώστε να αντικατοπτρίζει τις αναθεωρήσεις που πραγματοποιήθηκαν στο ενωσιακό δίκαιο.
- (5) Η αντιμετώπιση των προκλήσεων που σχετίζονται με το κλίμα και το περιβάλλον και η επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού συνιστούν το κύριο θέμα της ανακοίνωσης με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία», που εκδόθηκε από την Επιτροπή στις 11 Δεκεμβρίου 2019⁹.
- (6) Η Ένωση δεσμεύτηκε να μειώσει τις καθαρές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας κατά τουλάχιστον 55 % κάτω από τα επίπεδα του 1990 έως το 2030 στην επικαιροποιημένη εθνικά καθορισμένη δέσμευση μείωσης της Ένωσης και των κρατών μελών της που κατατέθηκε στη γραμματεία της σύμβασης-Πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή στις 17 Δεκεμβρίου 2020¹⁰.
- (7) Η Ένωση κατοχυρώνει νομοθετικά τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας στο σύνολο της οικονομίας έως το 2050 στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹¹. Ο εν λόγω κανονισμός θεσπίζει επίσης δεσμευτική ενωσιακή υποχρέωση για μείωση, έως το 2030, των εγχώριων καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (εκπομπές μετά την αφαίρεση των απορροφήσεων) κατά τουλάχιστον 55 % σε σχέση με τα επίπεδα του 1990.

⁸ 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).

⁹ COM(2019) 640 final.

¹⁰ https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union/%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

¹¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας («ευρωπαϊκό νομοθέτημα») (ΕΕ L 243 της 9.7.2021, σ. 1).

- (8) Η παρούσα τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/EK αποσκοπεί στην εφαρμογή, για τις αεροπορικές μεταφορές, της συνεισφοράς της Ένωσης στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού και του κανονιστικού πλαισίου για την επίτευξη του δεσμευτικού κλιματικού στόχου της Ένωσης για το 2030, δηλαδή της εγγύριας μείωσης των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 έως το 2030, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/
- (9) Ο κλάδος των αεροπορικών μεταφορών θα πρέπει να συμβάλει στις προσπάθειες μείωσης των εκπομπών που είναι απαραίτητες για την επίτευξη του στόχου της Ένωσης για το κλίμα με ορίζοντα το 2030. Ως εκ τούτου, η συνολική ποσότητα δικαιωμάτων για τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών θα πρέπει να ενοποιηθεί και να υπόκειται στον συντελεστή γραμμικής μείωσης.
- (10) Για την επίτευξη του αυξημένου επιπέδου κλιματικής φιλοδοξίας θα απαιτηθεί η διοχέτευση όσο το δυνατόν περισσότερων πόρων για την κλιματική μετάβαση. Ως εκ τούτου, όλα τα έσοδα πλειστηριασμού που δεν αποδίδονται στον προϋπολογισμό της Ένωσης θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για σκοπούς που σχετίζονται με το κλίμα.
- (11) Σύμφωνα με το άρθρο 28β παράγραφος 3 της οδηγίας 2003/87/EK, η Ένωση πρέπει να αξιολογήσει το σύστημα CORSIA του ΔΟΠΑ και να το εφαρμόσει κατά περίπτωση και κατά τρόπο που να συνάδει με τη δέσμευση της Ένωσης για μείωση των εκπομπών στο σύνολο οικονομίας με ορίζοντα το 2030.
- (12) Η συνολική ποσότητα δικαιωμάτων για τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών θα πρέπει να ενοποιηθεί στο επίπεδο κατανομής για πτήσεις που αναχωρούν από αεροδρόμιο που βρίσκεται εντός του ΕΟΧ και φθάνουν σε αεροδρόμιο που βρίσκεται εκτός του ΕΟΧ, στην Ελβετία ή στο Ηνωμένο Βασίλειο. Η κατανομή για το έτος 2024 θα πρέπει βασίζεται στη συνολική κατανομή σε ενεργούς φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών το 2023, μειωμένη κατά τον συντελεστή γραμμικής μείωσης, όπως ορίζεται στο άρθρο 9 της οδηγίας 2003/87/EK. Το επίπεδο κατανομής θα πρέπει να αυξηθεί ώστε να ληφθούν υπόψη οι διαδρομές που δεν καλύπτονταν από το ΣΕΔΕ της ΕΕ το έτος 2023 αλλά καλύπτονται από το ΣΕΔΕ της ΕΕ από το έτος 2024 και μετά.
- (13) Η αύξηση του πλειστηριασμού από το έτος μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας τροποποίησης της οδηγίας 2003/87/EK θα πρέπει να είναι ο κανόνας για την κατανομή δικαιωμάτων στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, λαμβάνοντας υπόψη τη δυνατότητα του τομέα να μετακυλίσει το αυξημένο κόστος του CO₂. Θα πρέπει να εφαρμοστεί σταδιακή κατάργηση της δωρεάν κατανομής από το 2024 έως το 2026 και πλήρης πλειστηριασμός από το 2027.

- (13α) Η μετάβαση από τη χρήση ορυκτών καυσίμων στην αυξανόμενη χρήση βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων θα συμβάλει στην επίτευξη της απαλλαγής των αεροπορικών μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές. Ωστόσο, λαμβανομένων υπόψη του υψηλού επιπέδου ανταγωνισμού μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, της αναπτυσσόμενης αγοράς βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων της ΕΕ και της σημαντικής διαφοράς τιμών μεταξύ της ορυκτής κηροζίνης και των εναλλακτικών καυσίμων, η μετάβαση αυτή θα πρέπει να υποστηρίζεται από συνδυασμό πολιτικών τόσο στην πλευρά της προσφοράς, όπως ο [κανονισμός RefuelEU Aviation], όσον και στην πλευρά της ζήτησης, με την παροχή κινήτρων στους πρωτοπόρους μέσω κατάλληλης μεταβατικής στήριξης για τη γεφύρωση των εν λόγω διαφορών τιμών. Ως εκ τούτου, κατά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2024 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, τα δικαιώματα θα πρέπει να κατανέμονται κατά τρόπο παρόμοιο με τις συμβάσεις επί διαφοράς, καλύπτοντας μέρος της εναπομένουσας διαφοράς τιμής μεταξύ της ορυκτής κηροζίνης και των καυσίμων που προσδιορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του [κανονισμού RefuelEU Aviation]. Τα εν λόγω δικαιώματα θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την τιμή του άνθρακα με την προώθηση αυξημένης μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, κατ' αναλογία προς την ποσότητα των χρησιμοποιούμενων καυσίμων, όπως αναφέρεται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/2066 της Επιτροπής. Για τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να δεσμευτούν κατ' ανώτατο όριο 20 εκατομμύρια δικαιώματα από την 1η Ιανουαρίου 2024 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030. Τα εν λόγω δικαιώματα θα πρέπει να προέρχονται από το σύνολο των διαθέσιμων για τις αεροπορικές μεταφορές δικαιωμάτων και να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για πτήσεις που καλύπτονται από το ΣΕΔΕ της ΕΕ χωρίς να εισάγουν διακρίσεις.
- (14) Η οδηγία 2003/87/ΕΚ θα πρέπει επίσης να τροποποιηθεί όσον αφορά τις αποδεκτές μονάδες συμμόρφωσης, ώστε να ληφθούν υπόψη τα κριτήρια επιλεξιμότητας μονάδων που εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ κατά την 216η σύνοδό του τον Μάρτιο του 2019 ως ουσιώδες στοιχείο του CORSIA. Οι αεροπορικές εταιρείες που εδρεύουν στην Ένωση θα πρέπει να μπορούν να χρησιμοποιούν [...] μονάδες συμμόρφωσης για πτήσεις προς ή από τρίτες χώρες που θεωρούνται ότι συμμετέχουν στο CORSIA. Για να διασφαλιστεί ότι η εφαρμογή του CORSIA από την Ένωση υποστηρίζει τους στόχους της συμφωνίας του Παρισιού και παρέχει κίνητρα για ευρεία συμμετοχή στο CORSIA, [...] οι μονάδες θα πρέπει να προέρχονται από κράτη που είναι συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του Παρισιού και συμμετέχουν στο CORSIA, και θα πρέπει να αποφεύγεται η διπλή μέτρηση [...] μονάδων.

- (15) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για τη χρήση [...] μονάδων σύμφωνα με το άρθρο 11α της οδηγίας 2003/87/EK, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για την έκδοση ενός καταλόγου [...] μονάδων που έχουν κριθεί αποδεκτά από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ ώστε να χρησιμοποιηθούν για τη συμμόρφωση με το CORSIA, και τα οποία πληρούν τις ανωτέρω προϋποθέσεις επιλεξιμότητας. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹².
- (16) Για να διασφαλιστεί ότι εφαρμόζονται οι αναγκαίες ρυθμίσεις για την έγκριση από τα συμμετέχοντα μέρη, την έγκαιρη προσαρμογή της υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις ανθρωπογενείς εκπομπές από πηγές και τις απορροφήσεις από καταβόθρες που καλύπτονται από τις εθνικά καθορισμένες συνεισφορές των συμμετεχόντων μερών και την αποφυγή διπλής μέτρησης και της καθαρής αύξησης των παγκόσμιων εκπομπών, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για τον καθορισμό λεπτομερών απαιτήσεων για τις εν λόγω ρυθμίσεις. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹³.

¹² Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

¹³ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

- (17) [...] Ο υπολογισμός των απαιτήσεων αντιστάθμισης για το CORSIA για [...] φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών με έδρα στην Ένωση θα πρέπει να γίνεται [...] βάσει των διεθνών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών του ΔΟΠΑ για την προστασία του περιβάλλοντος όσον αφορά το σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, λαμβανομένης υπόψη της μη εφαρμογής του CORSIA για πτήσεις [...] που αναχωρούν από αεροδρόμιο που βρίσκεται στον ΕΟΧ και φθάνουν σε αεροδρόμιο που βρίσκεται στον ΕΟΧ, στην Ελβετία ή στο Ηνωμένο Βασίλειο [...], δυνάμει της αρχής της «καθαρής κοπής». Θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για την έγκριση μεθοδολογίας υπολογισμού, λαμβανομένων υπόψη των διαφορών μεταξύ των εν λόγω διεθνών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών και της οδηγίας 2003/87/ΕΚ. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.
- (18) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες συνθήκες για την κατάρτιση καταλόγου των χωρών που θεωρείται ότι εφαρμόζουν το CORSIA για τους σκοπούς της οδηγίας 2003/87/ΕΚ σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 3 της εν λόγω οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για την έκδοση και τήρηση του καταλόγου των κρατών, πλην των χωρών του ΕΟΧ, της Ελβετίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, που θεωρείται ότι συμμετέχουν στο CORSIA για σκοπούς ενωσιακού δικαίου. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.
- (19) Δεδομένου ότι η εφαρμογή και επιβολή του CORSIA για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εδρεύουν εκτός της Ένωσης προορίζεται να ανήκει αποκλειστικά στη χώρα καταγωγής των φορέων αυτών, [...], δεν θα πρέπει να απαιτείται από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εδρεύουν εκτός της Ένωσης να ακυρώνουν μονάδες συμμόρφωσης με το σύστημα CORSIA δυνάμει της παρούσας οδηγίας [...].

- (19α) Δεδομένου ότι η εφαρμογή και επιβολή του CORSIA για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εδρεύουν εκτός της Ένωσης προορίζεται να ανήκει αποκλειστικά στη χώρα καταγωγής των φορέων αυτών, [...] όταν φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών με έδρα εκτός της Ένωσης έχει σημαντικές εκπομπές από πτήσεις εντός του ΕΟΧ ή που αναχωρούν από αεροδρόμιο του ΕΟΧ προς την Ελβετία ή το Ηνωμένο Βασίλειο, η χώρα στην οποία εδρεύει ο εν λόγω φορέας εκμετάλλευσης μπορεί επίσης να κοινοποιεί διαφορές όσον αφορά την εφαρμογή του CORSIA σε σχέση με ενδοευρωπαϊκές πτήσεις. Η οδηγία 2003/87/ΕΚ θα πρέπει να επανεξετάζεται υπό το πρίσμα σχετικών εξελίξεων.
- (19β) Προκειμένου να δοθούν κίνητρα για συμμετοχή στο CORSIA και να αποφευχθεί η αλληλεπικάλυψη των μέσων CORSIA και ΣΕΔΕ της ΕΕ για τις ίδιες πτήσεις, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών δεν θα πρέπει να υποχρεούνται να παραδίδουν δικαιώματα όσον αφορά εκπομπές από πτήσεις προς ή από χώρες πλην των χωρών ΕΖΕΣ, της Ελβετίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, που θεωρείται ότι συμμετέχουν στο CORSIA για σκοπούς ενωσιακού δικαίου.
- (20) Για να εξασφαλιστεί ίση μεταχείριση στα δρομολόγια, πτήσεις από και προς χώρες που δεν εφαρμόζουν το CORSIA για σκοπούς ενωσιακού δικαίου, εκτός από πτήσεις που αναχωρούν από αεροδρόμιο που βρίσκεται στον ΕΟΧ και φθάνουν σε αεροδρόμιο που βρίσκεται στον ΕΟΧ, στην Ελβετία ή στο Ηνωμένο Βασίλειο, θα πρέπει να εξαιρούνται από [...] την υποχρέωση παράδοσης δικαιωμάτων ή ακύρωσης μονάδων. Προκειμένου να δοθούν κίνητρα για πλήρη εφαρμογή του CORSIA από το 2027, η απαλλαγή θα πρέπει να ισχύει μόνο για τις εκπομπές έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026 για παράδοση δικαιωμάτων.
- (21) Οι πτήσεις από και προς τις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες και τα μικρά αναπτυσσόμενα νησιωτικά κράτη, όπως ορίζονται από τα Ηνωμένα Έθνη, που δεν εφαρμόζουν το CORSIA για σκοπούς ενωσιακού δικαίου, πλην των κρατών των οποίων το κατά κεφαλήν ΑΕΠ ισούται ή υπερβαίνει τον μέσο όρο της Ένωσης, θα πρέπει να εξαιρούνται από [...] υποχρεώσεις παράδοσης δικαιωμάτων ή ακύρωσης μονάδων χωρίς ημερομηνία λήξης της εξαίρεσης.

- (22) Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εξαίρεση των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών από [...] τις απαιτήσεις αντιστάθμισης, όπως ορίζονται στο άρθρο 12 παράγραφος 8 της οδηγίας 2003/87/EK, όσον αφορά τις εκπομπές από πτήσεις από και προς χώρες που εφαρμόζουν το CORSIA με λιγότερο αυστηρό τρόπο στο εσωτερικό τους δίκαιο ή δεν εφαρμόζουν τις διατάξεις του CORSIA κατά τρόπο ισότιμο για όλους τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 7 της εν λόγω οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές εξουσίες για την εξαίρεση των αεροπορικών εταιρειών που εδρεύουν στην Ένωση από [...] απαιτήσεις αντιστάθμισης όσον αφορά τις εκπομπές από πτήσεις, όταν διαπιστώνεται σημαντική στρέβλωση του ανταγωνισμού σε βάρος των αεροπορικών εταιρειών που εδρεύουν στην Ένωση λόγω λιγότερο αυστηρής εφαρμογής ή επιβολής του CORSIA στην τρίτη χώρα. Η στρέβλωση του ανταγωνισμού θα μπορούσε να προκληθεί από μια λιγότερο αυστηρή προσέγγιση όσον αφορά τις επιλέξιμες [...] μονάδες ή τις διατάξεις διπλής μέτρησης. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.
- (23) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την καθιέρωση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για τα δρομολόγια μεταξύ δύο διαφορετικών χωρών που εφαρμόζουν το σύστημα CORSIA, όταν οι χώρες αυτές επιτρέπουν στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να χρησιμοποιούν άλλες μονάδες από εκείνες που περιλαμβάνονται στον κατάλογο που θεσπίζεται σύμφωνα με το άρθρο 11α παράγραφος 8 της οδηγίας 2003/87/EK, σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 8 της εν λόγω οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες ώστε να είναι σε θέση οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εδρεύουν σε ένα κράτος μέλος να χρησιμοποιούν τύπους μονάδων επιπλέον εκείνων που περιλαμβάνονται στον κατάλογο που θεσπίζεται σύμφωνα με το άρθρο 11α παράγραφος 8 ή να μην δεσμεύονται από τους όρους του άρθρου 11α παράγραφοι 2 και 3. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.
- (23α) Ο συντελεστής εκπομπών της κηροζίνης για αεριωθούμενα (Jet A1 ή Jet A) βάσει του ΣΕΔΕ της ΕΕ θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί με τον συντελεστή εκπομπών για το εν λόγω καύσιμο που καθορίζεται στο παράρτημα 16, τόμος IV της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία που υπεγράφη στις 7 Δεκεμβρίου 1944 (σύμβαση του Σικάγου). Η αύξηση του συντελεστή εκπομπών της κηροζίνης για αεριωθούμενα δεν μεταβάλλει τα επίπεδα κατανομής, διότι οι δωρεάν κατανομές στις αεροπορικές μεταφορές διακόπτονται προς όφελος του πλειστηριασμού για μεγαλύτερη μείωση των εκπομπών.

- (24) Προκειμένου να διασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού στα δρομολόγια μεταξύ δύο τρίτων χωρών που εφαρμόζουν το CORSIA, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης όσον αφορά την αποδοχή άλλων [...] μονάδων στα εν λόγω δρομολόγια. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου¹⁴. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να διασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (25) Θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην προώθηση της προσβασιμότητας για τις εξόχως απόκεντρες περιοχές της Ένωσης. Γι' αυτό, θα πρέπει να παρασχεθεί προσωρινή παρέκκλιση από το ΣΕΔΕ της ΕΕ μέχρι το 2030 για εκπομπές από πτήσεις μεταξύ αεροδρομίου που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή κράτους μέλους και αεροδρομίου που βρίσκεται στο ίδιο κράτος μέλος εκτός εκείνης της εξόχως απόκεντρης περιοχής, με σκοπό την κάλυψη των πλέον σημαντικών αναγκών των κατοίκων όσον αφορά την απασχόληση, την εκπαίδευση και την παροχή άλλων ευκαιριών. Η παρέκκλιση αυτή θα πρέπει, για τους ίδιους λόγους, να καλύπτει τις πτήσεις μεταξύ αεροδρομίων που βρίσκονται στην ίδια εξόχως απόκεντρη περιοχή ή σε διαφορετικές εξόχως απόκεντρες περιοχές στο ίδιο κράτος μέλος.
- (26) Μια σφαιρική προσέγγιση για την καινοτομία είναι σημαντική για την επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και για την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας. Αυτό είναι εξαιρετικά σημαντικό για τομείς οι οποίοι είναι δύσκολο να απαλλαγούν από τις ανθρακούχες εκπομπές, όπως ο αεροπορικός και ο ναυτιλιακός κλάδος, όπου πρέπει να αναπτυχθεί ένας συνδυασμός λειτουργικών βελτιώσεων, εναλλακτικών κλιματικά ουδέτερων καυσίμων και τεχνολογικών λύσεων. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι οι διατάξεις μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο δεν παρεμποδίζουν την καινοτομία και είναι τεχνολογικά ουδέτερες. Σε επίπεδο ΕΕ, οι αναγκαίες προσπάθειες E&A υποστηρίζονται, μεταξύ άλλων, μέσω του προγράμματος-πλαισίου «Ορίζων Ευρώπη», το οποίο περιλαμβάνει σημαντική χρηματοδότηση και νέα μέσα για τους τομείς που υπάρχουν στο ΣΕΔΕ.

¹⁴ EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

- (26α) Σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 8 της οδηγίας 2003/87/EK, όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση [XXX] [2021/0204(COD)], το άρθρο 12 παράγραφοι 6 και 7 της εν λόγω οδηγίας εφαρμόζεται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2024 ή έως τη λήξη της περιόδου μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο, ανάλογα με το ποια ημερομηνία είναι προγενέστερη. Η προθεσμία για την περίοδο μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο είναι η 31η Δεκεμβρίου 2023 και, ως εκ τούτου, το άρθρο 12 παράγραφοι 6 έως 8 της οδηγίας 2003/87/EK θα εφαρμόζεται με το κείμενο πριν από τις τροποποιήσεις που εισάγονται με την παρούσα οδηγία έως την εν λόγω ημερομηνία.
- (27) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορούν όμως, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων της, να επιτευχθούν καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση δύναται να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η οποία διατυπώνεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, που διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη αυτών των στόχων.
- (28) Συνεπώς, η οδηγία 2003/87/EK θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

Άρθρο 1

Η οδηγία 2003/87/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

(1) το άρθρο 3γ τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 2 διαγράφεται,

β) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι 5, 5α, 5β, 6 και 7:

«5. Η Επιτροπή καθορίζει τη συνολική ποσότητα δικαιωμάτων προς κατανομή σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών για το έτος 2024 με βάση τη συνολική κατανομή δικαιωμάτων σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών οι οποίοι το 2023 εκτελούσαν αεροπορικές δραστηριότητες που εμπίπτουν στο παράρτημα Ι, μειωμένη κατά τον συντελεστή γραμμικής μείωσης που ορίζεται στο άρθρο 9, και δημοσιεύει την εν λόγω ποσότητα, καθώς και την ποσότητα δικαιωμάτων προς δωρεάν κατανομή που θα είχε πραγματοποιηθεί το 2024 [...] βάσει των κανόνων για δωρεάν κατανομή που ίσχυαν πριν από τις τροποποιήσεις τις οποίες επέφερε [η παρούσα τροποποιητική οδηγία].

5α. Κατ' ανώτατο όριο 20 εκατομμύρια από τη συνολική ποσότητα δικαιωμάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 5 για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2024 έως την 31η Δεκεμβρίου 2030 δεσμεύονται όσον αφορά τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, χωρίς διακρίσεις για τον ανεφοδιασμό με καύσιμο που προσδιορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του [κανονισμού RefuelEU Aviation], για πτήσεις που υπόκεινται σε απαιτήσεις παράδοσης δικαιωμάτων σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 3. Τα δικαιώματα αυτά κατανέμονται κατά τον ίδιο τρόπο με σύμβαση επί διαφοράς για την κάλυψη μέρους της διαφοράς τιμής μεταξύ της ορυκτής κηροζίνης, λαμβανομένης υπόψη της τιμής του άνθρακα και της τιμής των σχετικών καυσίμων. Καλύπτουν το 70 % της εναπομένουσας διαφοράς τιμής μεταξύ της ορυκτής κηροζίνης και των σχετικών καυσίμων. Εάν, για ένα δεδομένο έτος, η ζήτηση δικαιωμάτων για τον ανεφοδιασμό με τα εν λόγω καύσιμα είναι υψηλότερη από τη διαθεσιμότητα δικαιωμάτων, τα δικαιώματα αυτά μειώνονται ισότιμα για όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

5β. Κάθε φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορεί να υποβάλλει αίτηση σε ετήσια βάση για την κατανομή των δικαιωμάτων για πτήσεις, από την 1η Ιανουαρίου 2024 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030, για τις οποίες πρέπει να παραδίδονται δικαιώματα με βάση τον δηλούμενο ανεφοδιασμό με καύσιμα για τις εν λόγω πτήσεις σύμφωνα με τη χρήση καυσίμων, όπως αναφέρεται βάσει του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/2066 της Επιτροπής. Τα κράτη μέλη κατανέμουν δικαιώματα σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών ανάλογα με τη διαθεσιμότητα δικαιωμάτων και σύμφωνα με την εκτελεστική πράξη που αναφέρεται στο τρίτο εδάφιο.

Η Επιτροπή δημοσιεύει σε ετήσια βάση στην Επίσημη Εφημερίδα λεπτομέρειες σχετικά με τη διαφορά κόστους μεταξύ της ορυκτής κηροζίνης και των σχετικών καυσίμων.

Η Επιτροπή καθορίζει, μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, τις λεπτομερείς ρυθμίσεις για τον ετήσιο υπολογισμό της διαφοράς κόστους και για την κατανομή των δικαιωμάτων για τον ανεφοδιασμό με καύσιμα που προσδιορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του [κανονισμού ReFuelEU Aviation] και καθορίζει τις λεπτομερείς ρυθμίσεις για τον υπολογισμό της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου σύμφωνα με τη χρήση καυσίμων όπως αναφέρεται βάσει του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/2066 της Επιτροπής, και τις ρυθμίσεις για τη συνεκτίμηση της τιμής του άνθρακα στην κατανομή.

Έως την 1η Ιανουαρίου 2028, η Επιτροπή διενεργεί αξιολόγηση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου και υποβάλλει εγκαίρως έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Η έκθεση μπορεί, κατά περίπτωση, να συνοδεύεται από νομοθετική πρόταση για την παροχή κινήτρων για τον ανεφοδιασμό με καύσιμα που προσδιορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του [κανονισμού ReFuelEU Aviation] με άλλα μέσα εκτός από τη δωρεάν κατανομή δικαιωμάτων, σε συνδυασμό με την επανεξέταση που θα πραγματοποιηθεί βάσει του άρθρου 14 του [κανονισμού ReFuelEU Aviation].

6. Όσον αφορά πτήσεις που αναχωρούν από αεροδρόμιο που βρίσκεται στον ΕΟΧ και φθάνουν σε αεροδρόμιο που βρίσκεται στον ΕΟΧ, στην Ελβετία ή στο Ηνωμένο Βασίλειο, οι οποίες δεν καλύπτονταν από το ΣΕΔΕ της ΕΕ το 2023, η συνολική ποσότητα δικαιωμάτων προς κατανομή στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών αυξάνεται κατά τα επίπεδα κατανομής, συμπεριλαμβανομένης της δωρεάν κατανομής και του πλειστηριασμού, που θα είχε πραγματοποιηθεί εάν καλύπτονταν από το ΣΕΔΕ της ΕΕ κατά το εν λόγω έτος, μειωμένα κατά τον συντελεστή γραμμικής μείωσης που ορίζεται στο άρθρο 9.

7. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 12 παράγραφος 3, το άρθρο 14 παράγραφος 3 και το άρθρο 16, τα κράτη μέλη θεωρούν ότι πληρούνται οι απαιτήσεις που ορίζονται στις εν λόγω διατάξεις και δεν λαμβάνουν μέτρα κατά των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών όσον αφορά τις εκπομπές που πραγματοποιούνται έως το 2030 από πτήσεις μεταξύ αεροδρομίου που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή κράτους μέλους και αεροδρομίου που βρίσκεται στο ίδιο κράτος μέλος [...] συμπεριλαμβανομένου άλλου αεροδρομίου σε εξόχως απόκεντρη περιοχή του ίδιου κράτους μέλους.

(2) το άρθρο 3δ τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το εξής κείμενο:

«1. Κατά τα έτη 2024 έως 2026, τίθεται σε πλειστηριασμό το 15 % των δικαιωμάτων που αναφέρονται στο άρθρο 3γ παράγραφοι 5 και 6, καθώς και μερίδιο του εναπομένοντος 85 % των δικαιωμάτων, σε σχέση με τα οποία θα είχε πραγματοποιηθεί δωρεάν κατανομή. Το υπόλοιπο των δικαιωμάτων αυτών των ετών κατανέμεται δωρεάν. Το μερίδιο των δικαιωμάτων που τίθεται σε πλειστηριασμό και για το οποίο θα είχε πραγματοποιηθεί δωρεάν κατανομή αυξάνεται για τα αντίστοιχα έτη, όπως ορίζεται κατωτέρω.

Το 2024 τίθεται σε πλειστηριασμό το 25 % της ποσότητας των δικαιωμάτων για τα οποία θα είχε πραγματοποιηθεί δωρεάν κατανομή, όπως δημοσιεύεται σύμφωνα με το άρθρο 3γ.

[...]

[...] Το 2025 τίθεται σε πλειστηριασμό το 50 % της ποσότητας δικαιωμάτων για την οποία θα είχε πραγματοποιηθεί δωρεάν κατανομή το εν λόγω έτος, όπως υπολογίζεται από τη δημοσίευση σύμφωνα με το άρθρο 3γ.

[...] Το 2026 τίθεται σε πλειστηριασμό το 75 % της ποσότητας δικαιωμάτων για την οποία θα είχε πραγματοποιηθεί δωρεάν κατανομή το εν λόγω έτος, όπως υπολογίζεται από τη δημοσίευση σύμφωνα με το άρθρο 3γ.

[...] Από 1ης Ιανουαρίου 2026 τίθεται σε πλειστηριασμό το σύνολο της ποσότητας των δικαιωμάτων για την οποία θα είχε πραγματοποιηθεί δωρεάν κατανομή το εν λόγω έτος, εξαιρουμένης της ποσότητας δικαιωμάτων που αναφέρεται στο άρθρο 3γ παράγραφος 5α.

β) [...] προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 1α:

[...] 1α. Τα δικαιώματα που κατανέμονται δωρεάν, κατανέμονται στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών κατ' αναλογία προς το μερίδιό τους στις εξακριβωμένες εκπομπές από αεροπορικές δραστηριότητες που αναφέρθηκαν το 2023. Ο εν λόγω υπολογισμός λαμβάνει επίσης υπόψη τις εξακριβωμένες εκπομπές από αεροπορικές δραστηριότητες που αναφέρθηκαν σε σχέση με πτήσεις οι οποίες καλύπτονται από το ΣΕΔΕ της ΕΕ μόνο από την 1η Ιανουαρίου 2024. Έως τις 30 Ιουνίου του οικείου έτους, οι αρμόδιες αρχές εκχωρούν τα δικαιώματα που κατανέμονται δωρεάν για το εν λόγω έτος.»

γ) η παράγραφος 2 διαγράφεται,

δ) στην παράγραφο 3, η πρώτη περίοδος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 23, για τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας σχετικά με τις λεπτομερείς ρυθμίσεις για τον εκπλειστηριασμό από τα κράτη μέλη των δικαιωμάτων για τις αεροπορικές μεταφορές σύμφωνα με τις παραγράφους 1 [...] και 1α του παρόντος άρθρου, συμπεριλαμβανομένων των λεπτομερειών του πλειστηριασμού που καθίστανται αναγκαίες [...] για τη μεταφορά μεριδίου των εσόδων που προέρχονται από τον εν λόγω πλειστηριασμό στον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης ως ιδίων πόρων σύμφωνα με το άρθρο 311 τρίτο εδάφιο της ΣΛΕΕ.»,

δ-α) στην παράγραφο 3, στην τρίτη περίοδο, οι λέξεις «Για την περίοδο που αναφέρεται στο άρθρο 3γ παράγραφος 1, το έτος αναφοράς είναι το 2010, ενώ για κάθε μετέπειτα περίοδο που αναφέρεται στο άρθρο 3γ» αντικαθίστανται από τις λέξεις «για κάθε περίοδο που αναφέρεται στο άρθρο 13.»

ε) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το εξής κείμενο:

«4. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τη χρήση των εσόδων που προέρχονται από τον πλειστηριασμό δικαιωμάτων που καλύπτονται από το παρόν κεφάλαιο, εκτός από τα έσοδα που βεβαιώνονται ως ίδιοι πόροι σύμφωνα με το άρθρο 311 παράγραφος 3 της Συνθήκης και εγγράφονται στον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης. Τα κράτη μέλη [...] θα πρέπει να χρησιμοποιούν αυτά τα έσοδα [...] από τον πλειστηριασμό δικαιωμάτων σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 3.»·

(3) τα άρθρα 3ε και 3στ διαγράφονται·

[...]¹⁵

(5) το άρθρο 11α τροποποιείται ως εξής:

α) οι παράγραφοι 1 έως 3 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 2 και 3 του παρόντος άρθρου, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που κατέχουν πιστοποιητικό φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών το οποίο έχει εκδοθεί από κράτος μέλος ή έχει καταχωριστεί σε κράτος μέλος, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών, εξαρτήσεων και εδαφών του εν λόγω κράτους μέλους, μπορούν να χρησιμοποιούν τις ακόλουθες μονάδες για να συμμορφώνονται με τις υποχρεώσεις τους για ακύρωση μονάδων όσον αφορά την κοινοποιούμενη ποσότητα σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 8[...].»

α) πιστωτικά μόρια που έχουν εγκριθεί από μέρη που συμμετέχουν στον μηχανισμό που θεσπίζεται σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 4 της συμφωνίας του Παρισιού·

β) πιστωτικά μόρια που έχουν εγκριθεί από τα μέρη που συμμετέχουν σε προγράμματα πιστωτικών μορίων τα οποία έχουν κριθεί επιλέξιμα από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, όπως προσδιορίζεται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με την παράγραφο 8·

¹⁵ Η ίδια πρόταση διατυπώνεται επίσης στη γενική τροποποιητική οδηγία, άρθρο 1 παράγραφος 8, και αιτιολογείται στην αιτιολογική σκέψη 25 της εν λόγω πρότασης. Δεδομένου ότι οι δύο φάκελοι κινούνται παράλληλα, προτείνεται α πραγματοποιηθεί η αλλαγή στην άλλη πρόταση μόνο όταν αιτιολογείται στις αιτιολογικές σκέψεις.

γ) πιστωτικά μόρια που εγκρίνονται από συμφωνίες μερών σύμφωνα με την παράγραφο 5·

δ) πιστωτικά μόρια που εκδίδονται σε σχέση με έργα σε επίπεδο Ένωσης σύμφωνα με το άρθρο 24α.

2. Οι μονάδες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία α) και β), μπορούν να χρησιμοποιούνται εάν πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

α) προέρχονται από χώρα που είναι συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας του Παρισιού κατά τη στιγμή της χρήσης·

β) προέρχονται από χώρα η οποία περιλαμβάνεται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 3 ως συμμετέχουσα στο σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των ανθρακούχων εκπομπών για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (CORSIA). Η προϋπόθεση αυτή δεν ισχύει για τις εκπομπές πριν από το 2027, ούτε για τις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες και τα μικρά αναπτυσσόμενα νησιωτικά κράτη, όπως ορίζονται από τα Ηνωμένα Έθνη, εκτός από τις χώρες των οποίων το κατά κεφαλήν ΑΕΠ ισούται με ή υπερβαίνει τον μέσο όρο της Ένωσης.

3. Οι μονάδες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία α), β) και γ) μπορούν να χρησιμοποιούνται εάν εφαρμόζονται ρυθμίσεις για την έγκριση από τα συμμετέχοντα μέρη, πραγματοποιείται έγκαιρη προσαρμογή της υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις ανθρωπογενείς εκπομπές από πηγές και τις απορροφήσεις από καταβόθρες που καλύπτονται από τις εθνικά καθορισμένες συνεισφορές των συμμετεχόντων μερών και αποφεύγεται η διπλή μέτρηση και η καθαρή αύξηση των παγκόσμιων εκπομπών.

Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν λεπτομερέστερες απαιτήσεις για τις ρυθμίσεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, οι οποίες μπορεί να περιλαμβάνουν απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων και εγγραφής σε μητρώο, καθώς και για τον κατάλογο των κρατών ή προγραμμάτων που εφαρμόζουν τις εν λόγω ρυθμίσεις. Οι ρυθμίσεις λαμβάνουν υπόψη την ευελιξία που παρέχεται στις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες και στα μικρά αναπτυσσόμενα νησιωτικά κράτη σύμφωνα με την παράγραφο 2. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 22α παράγραφος 2.»

γ) η παράγραφος 4 διαγράφεται,

δ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 8:

«8. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις στις οποίες παρατίθενται [...] μονάδες που έχουν κριθεί επιλέξιμες από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ και πληρούν τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στις παραγράφους 2 και 3. Η Επιτροπή τροποποιεί τον εν λόγω κατάλογο, κατά περίπτωση. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 22α παράγραφος 2.»

(6) Το άρθρο 12 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το εξής κείμενο:

«6. Σύμφωνα με τη μεθοδολογία που ορίζεται στην [...] εκτελεστική πράξη της παραγράφου 7, τα κράτη μέλη υπολογίζουν ετησίως την αντιστάθμιση για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος όσον αφορά τις πτήσεις προς, από και μεταξύ των χωρών που απαριθμούνται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 3 και τις πτήσεις μεταξύ Ελβετίας ή Ηνωμένου Βασιλείου και χωρών που απαριθμούνται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 3 [...] και έως τις 30 Νοεμβρίου κάθε έτους, ενημερώνουν τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

Σύμφωνα με τη μεθοδολογία που ορίζεται στην εκτελεστική πράξη της παραγράφου 7, τα κράτη μέλη υπολογίζουν επίσης τις συνολικές τελικές απαιτήσεις αντιστάθμισης για μια δεδομένη περίοδο συμμόρφωσης με το CORSIA και ενημερώνουν τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών έως τις 30 Νοεμβρίου του έτους που έπεται του τελευταίου έτους της σχετικής περιόδου συμμόρφωσης με το CORSIA.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που πληρούν όλες τις ακόλουθες προϋποθέσεις σχετικά με το επίπεδο αντιστάθμισης:

- α) ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών είναι κάτοχος πιστοποιητικού αερομεταφορέα που έχει εκδοθεί από κράτος μέλος, ή έχει καταχωριστεί σε κράτος μέλος, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών, εξαρτήσεων και εδαφών του εν λόγω κράτους μέλους·
- β) παράγουν ετήσιες εκπομπές CO₂ άνω των 10 000 τόνων από τη χρήση αεροσκαφών με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg που πραγματοποιούν πτήσεις οι οποίες καλύπτονται από το παράρτημα I, εκτός από εκείνες που αναχωρούν και φθάνουν 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 CO₂ από τους ακόλουθους τύπους πτήσεων:

- i) πτήσεις με κυβερνητικά αεροσκάφη·
- ii) πτήσεις ανθρωπιστικής βοήθειας·
- iii) ιατρικές πτήσεις·
- iv) στρατιωτικές πτήσεις·
- v) πυροσβεστικές πτήσεις.»·

β) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι 7 και 8:

«7. [...] Ο υπολογισμός των αντισταθμιστικών ευθυνών [...] που αναφέρεται στην παράγραφο 6 για τον σκοπό του [...] συστήματος αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (CORSIA) πραγματοποιείται όσον αφορά τις πτήσεις προς, από και μεταξύ των χωρών που απαριθμούνται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 3, και τις πτήσεις μεταξύ Ελβετίας ή Ηνωμένου Βασιλείου και χωρών που απαριθμούνται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 3. [...]

Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που προσδιορίζουν λεπτομερέστερα τη μεθοδολογία για τον υπολογισμό των απαιτήσεων αντιστάθμισης για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις βασίζονται στη μεθοδολογία ή οποία προβλέπεται στα διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές για την προστασία του περιβάλλοντος όσον αφορά το σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές [...] που αναφέρει το προηγούμενο εδάφιο. Θα πρέπει, ωστόσο, να περιλαμβάνουν τις αναγκαίες προσαρμογές στη μεθοδολογία ώστε να εξασφαλίζεται συμμόρφωση με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 22α παράγραφος 2.

Η πρώτη τέτοια εκτελεστική πράξη εκδίδεται έως την [1η Μαΐου 2024]. Η Επιτροπή μεριμνά ώστε κανένας φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών που καλύπτεται από την παράγραφο 6 του παρόντος άρθρου να μην υπόκειται σε αντισταθμιστικές ευθύνες που να υπερβαίνουν την υποχρέωσή του να παραδίδει δικαιώματα σύμφωνα με την παρούσα οδηγία και να επικαλύπτονται με αυτήν όσον αφορά τις ίδιες πτήσεις κατά την περίοδο συμμόρφωσης CORSIA 2021-2023. »

8. [...] Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που κατέχουν πιστοποιητικό φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών το οποίο έχει εκδοθεί από κράτος μέλος ή έχει καταχωριστεί σε κράτος μέλος, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών, εξαρτήσεων και εδαφών του εν λόγω κράτους μέλους, ακυρώνουν τις μονάδες που αναφέρονται στο άρθρο 11α μόνο σε σχέση με την ποσότητα που έχει κοινοποιηθεί από το εν λόγω κράτος μέλος, σύμφωνα με την παράγραφο 6, όσον αφορά τη σχετική περίοδο συμμόρφωσης με το CORSIA [...]. Η ακύρωση πραγματοποιείται έως τις 31 Ιανουαρίου 2025 για τις εκπομπές της περιόδου 2021-2023, έως τις 31 Ιανουαρίου 2028 για τις εκπομπές της περιόδου 2024-2026, έως τις 31 Ιανουαρίου 2031 για τις εκπομπές της περιόδου 2027-2029, [...] έως τις 31 Ιανουαρίου 2034 για τις εκπομπές της περιόδου 2030-2032, και έως τις 31 Ιανουαρίου 2037 για τις εκπομπές της περιόδου 2033-2035,»·

(7) το άρθρο 18α [...] τροποποιείται ως εξής:

(α) στην παράγραφο 2 πρώτη περίοδος, οι λέξεις «περιόδου προβλεπόμενης στο άρθρο 3γ» αντικαθίστανται από τις λέξεις «περιόδου προβλεπόμενης στο άρθρο 13».

β) στην παράγραφο 3, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) από το 2024, τουλάχιστον ανά διετία, επικαιροποιεί τον κατάλογο ώστε να περιλαμβάνει τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που άσκησαν μεταγενέστερα αεροπορική δραστηριότητα του παραρτήματος I. Εάν φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών δεν έχει ασκήσει αεροπορική δραστηριότητα του παραρτήματος I κατά τη διάρκεια των τεσσάρων συναπτών ημερολογιακών ετών που προηγούνται της επικαιροποίησης του καταλόγου, ο εν λόγω φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών δεν περιλαμβάνεται στον επικαιροποιημένο κατάλογο.»·

(8) Το άρθρο 23 τροποποιείται ως εξής:

α) οι παράγραφοι 2 και 3 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που προβλέπεται στο άρθρο 3δ παράγραφος 3, στο άρθρο 10 παράγραφος 4, στο άρθρο 10α παράγραφοι 1 και 8, στο άρθρο 10β παράγραφος 5, [...], στο άρθρο 19 παράγραφος 3, στο άρθρο 22, στο άρθρο 24 παράγραφος 3, στο άρθρο 24α παράγραφος 1, στο άρθρο 25α παράγραφος 1 και στο άρθρο 28γ ανατίθεται στην Επιτροπή για αόριστο χρονικό διάστημα από τις 8 Απριλίου 2018.

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 3δ παράγραφος 3, στο άρθρο 10 παράγραφος 4, στο άρθρο 10α παράγραφοι 1 και 8, στο άρθρο 10β παράγραφος 5, [...], στο άρθρο 19 παράγραφος 3, στο άρθρο 22, στο άρθρο 24 παράγραφος 3, στο άρθρο 24α παράγραφος 1, στο άρθρο 25α παράγραφος 1 και στο άρθρο 28γ μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.»,

β) η παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το εξής κείμενο:

«6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 3δ παράγραφος 3, του άρθρου 10 παράγραφος 4, του άρθρου 10α παράγραφοι 1 και 8, του άρθρου 10β παράγραφος 5, [...], του άρθρου 19 παράγραφος 3, του άρθρου 22, του άρθρου 24 παράγραφος 3, του άρθρου 24α παράγραφος 1, του άρθρου 25α παράγραφος 1 και του άρθρου 28γ τίθεται σε ισχύ εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.»

(9) στο άρθρο 25α προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι 3 [...] έως 8:

«3. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστική πράξη στην οποία παρατίθενται οι χώρες εκτός των χωρών του ΕΟΧ, της Ελβετίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, οι οποίες θεωρείται ότι εφαρμόζουν το CORSIA για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, [...]. Η εκτελεστική αυτή πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 22α παράγραφος 2.

4. Όσον αφορά τις εκπομπές από πτήσεις προς ή από χώρες που απαριθμούνται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με την παράγραφο 3, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών[...]δεν υποχρεούνται να παραδίδουν δικαιώματα σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 3 [...] όσον αφορά τις εν λόγω εκπομπές.

5. Όσον αφορά τις εκπομπές έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026 από πτήσεις μεταξύ του ΕΟΧ και χωρών οι οποίες δεν παρατίθενται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με την παράγραφο 3, εκτός από τις πτήσεις προς την Ελβετία και το Ηνωμένο Βασίλειο, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών δεν υποχρεούνται να παραδίδουν δικαιώματα σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 3 όσον αφορά τις εν λόγω εκπομπές [...].

6. Όσον αφορά τις εκπομπές από πτήσεις από και προς λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες και τα μικρά αναπτυσσόμενα νησιωτικά κράτη, όπως ορίζονται από τα Ηνωμένα Έθνη, εκτός από εκείνες που παρατίθενται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με την παράγραφο 3 και τα κράτη των οποίων το κατά κεφαλήν ΑΕΠ ισούται με ή υπερβαίνει τον μέσο όρο της Ένωσης, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών δεν υποχρεούνται να παραδίδουν δικαιώματα σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 3 σε σχέση με τις εν λόγω εκπομπές [...].

7. Όταν η Επιτροπή διαπιστώνει σημαντική στρέβλωση του ανταγωνισμού η οποία είναι επιζήμια για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που κατέχουν πιστοποιητικό αερομεταφορέα το οποίο έχει εκδοθεί από κράτος μέλος ή που έχουν καταχωριστεί σε κράτος μέλος, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών, εξαρτήσεων και εδαφών του εν λόγω κράτους μέλους, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για την εξαίρεση των εν λόγω φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών από τις απαιτήσεις παράδοσης που ορίζονται στο άρθρο 12 παράγραφος 8 όσον αφορά τις εκπομπές από πτήσεις από και προς τις εν λόγω χώρες. Η στρέβλωση του ανταγωνισμού μπορεί να προκληθεί από τρίτη χώρα που εφαρμόζει το CORSIA με λιγότερο αυστηρό τρόπο στο εθνικό της δίκαιο ή που δεν εφαρμόζει τις διατάξεις του CORSIA κατά τρόπο ισότιμο για όλους τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 22α παράγραφος 2.

8. Όταν φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών κατέχουν πιστοποιητικό αερομεταφορέα το οποίο έχει εκδοθεί από κράτος μέλος ή έχουν καταχωριστεί σε κράτος μέλος, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών, εξαρτήσεων και εδαφών του εν λόγω κράτους μέλους, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που επιτρέπουν στους φορείς αυτούς να χρησιμοποιούν τύπους μονάδων επιπλέον αυτών που περιλαμβάνονται στον εν λόγω κατάλογο ή να μη δεσμεύονται από τις προϋποθέσεις του άρθρου 11α παράγραφοι 2 και 3 όσον αφορά τις εκπομπές από τέτοιες πτήσεις. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 22α παράγραφος 2.

(9α) στο άρθρο 28α παράγραφος 6, οι λέξεις «Κατά παρέκκλιση από τα άρθρα 3ζ, 12, 15 και 18α» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Κατά παρέκκλιση από τα άρθρα 12, 15 και 18α».

(10) το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

α) στον πίνακα, η δεύτερη παράγραφος της εγγραφής «Αεροπορικές μεταφορές» της στήλης «Δραστηριότητες»¹⁶ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Πτήσεις μεταξύ αεροδρομίων που βρίσκονται σε δύο διαφορετικές χώρες οι οποίες παρατίθενται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 3 και πτήσεις μεταξύ Ελβετίας ή Ηνωμένου Βασιλείου και χωρών που απαριθμούνται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 3 και, για τους σκοπούς του άρθρου 12 παράγραφος 6 και 7 και του άρθρου 28γ, κάθε άλλη πτήση μεταξύ αεροδρομίων που βρίσκονται σε δύο διαφορετικές τρίτες χώρες από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που πληρούν όλες τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

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

β) παράγουν ετήσιες εκπομπές CO₂ άνω των 10 000 τόνων από τη χρήση αεροσκαφών με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg που πραγματοποιούν πτήσεις οι οποίες καλύπτονται από το παράρτημα I, εκτός από εκείνες που αναχωρούν και φθάνουν στο ίδιο κράτος μέλος (συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών του ίδιου κράτους μέλους), από την 1η Ιανουαρίου 2019. Για τους σκοπούς του παρόντος σημείου, δεν λαμβάνονται υπόψη οι εκπομπές από τους ακόλουθους τύπους πτήσεων: i) πτήσεις με κυβερνητικά αεροσκάφη· ii) πτήσεις ανθρωπιστικής βοήθειας· iii) ιατρικές πτήσεις· iv) στρατιωτικές πτήσεις· v) πυροσβεστικές πτήσεις.».

β) στον πίνακα, στη στήλη «Δραστηριότητες» στην καταχώριση «Αεροπορικές μεταφορές», στο σημείο i), η λέξη «30 000» αντικαθίσταται από τη λέξη «50 000»:

¹⁶ Εισάγεται με την απόφαση κοινοποίησης με τη διατύπωσή της που εγκρίθηκε από την EMA στο έγγραφο 9366/22 — εξαρτάται από την τελική έκβαση των διαπραγματεύσεων για το 2021/0204(COD).

(10α) το παράρτημα Ια¹⁷ απαλείφεται·

(11) στο παράρτημα IV, μέρος Β, στο τέλος του πέμπτου εδαφίου παρεμβάλλεται η ακόλουθη περίοδος:

«Ο συντελεστής εκπομπών για την κηροζίνη αεριωθουμένων (Jet A1 ή Jet A) είναι 3,16 (t CO₂/t καυσίμου).».

Άρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για τη συμμόρφωση προς την παρούσα οδηγία το αργότερο την 31η Δεκεμβρίου 2023. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εθνικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

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

¹⁷ Εισάγεται με την απόφαση κοινοποίησης με τη διατύπωσή της που εγκρίθηκε από την EMA στο έγγραφο 9366/22.

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος/Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος/Η Πρόεδρος
