



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Βρυξέλλες, 20 Απριλίου 2023
(OR. en)

2021/0207 (COD)

PE-CONS 8/23

CLIMA 44
ENV 85
AVIATION 12
MI 69
IND 32
ENER 50
ICAO 2
RELEX 118
CODEC 104

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

Θέμα: ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ 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

ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2023/...
ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της ...

**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**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

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 Επιτροπής¹,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών²,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία³,

¹ ΕΕ C 152 της 6.4.2022, σ. 152.

² ΕΕ C 301 της 5.8.2022, σ. 116.

³ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 18ης Απριλίου 2023 (δεν έχει ακόμη δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της ...

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 2003/87/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹ 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 Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΕΔΕ της ΕΕ) με την οδηγία 2008/101/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου². Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αρμοδιότητα να επεκτείνει το ΣΕΔΕ της ΕΕ σε όλες τις πτήσεις που αναχωρούν από ή φθάνουν σε αεροδρόμιο που βρίσκεται σε κράτος μέλος.

¹ 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).

² 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).

- (2) Η προστασία του περιβάλλοντος είναι μία από τις σημαντικότερες προκλήσεις που αντιμετωπίζουν η Ένωση και ο υπόλοιπος κόσμος. Η συμφωνία του Παρισιού¹, που εγκρίθηκε στις 12 Δεκεμβρίου 2015 δυνάμει της σύμβασης-πλαίσιου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC) («συμφωνία του Παρισιού»), τέθηκε σε ισχύ στις 4 Νοεμβρίου 2016. 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. Η δέσμευση αυτή ενισχύθηκε με την έγκριση στο πλαίσιο της UNFCCC του συμφώνου της Γλασκόβης για το κλίμα στις 13 Νοεμβρίου 2021, στο οποίο η διάσκεψη των μερών της UNFCCC που επέχει θέση συνόδου των μερών της συμφωνίας του Παρισιού, αναγνωρίζει ότι το να συγκρατηθεί η αύξηση της παγκόσμιας μέσης θερμοκρασίας στον 1,5°C πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα θα μείωνε σημαντικά τους κινδύνους και τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής, και τα εν λόγω μέρη δεσμεύτηκαν να ενισχύσουν τους οικείους στόχους με ορίζοντα το 2030 έως το τέλος του 2022, προκειμένου να επιταχυνθεί η δράση για το κλίμα σε αυτήν την κρίσιμη δεκαετία και να καλυφθεί το χάσμα φιλοδοξιών με τον στόχο του 1,5°C. 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 αερίων θερμοκηπίου.

¹ EE L 282 της 19.10.2016, σ. 4.

- (3) Οι αεροπορικές μεταφορές ευθύνονται για το 2 έως 3 % των παγκόσμιων εκπομπών CO₂ και ο συνολικός αντίκτυπος των αεροπορικών μεταφορών στο κλίμα είναι τουλάχιστον διπλάσιος από τον αντίστοιχο αντίκτυπο μόνο του CO₂. Οι αεροπορικές μεταφορές είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πηγή κλιματικών επιπτώσεων από τις μεταφορές μετά τις οδικές μεταφορές. Το 2022, ο Eurocontrol προέβλεψε αύξηση της δραστηριότητας των ευρωπαϊκών αεροπορικών μεταφορών κατά 44 % έως το 2050 σε σύγκριση με το 2019. Η ανάγκη να αναληφθεί δράση για τη μείωση των εκπομπών CO₂ καθίσταται ολοένα και πιο επείγουσα, όπως ανέφερε η Διακυβερνητική Επιτροπή για την Κλιματική Αλλαγή στις πιο πρόσφατες εκθέσεις της, της 7ης Αυγούστου 2021 με τίτλο «Climate change 2021: The Physical Science Basis» (Κλιματική αλλαγή 2021: Τα δεδομένα των φυσικών επιστημών), της 28ης Φεβρουαρίου 2022 με τίτλο «Climate change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability» (Κλιματική αλλαγή 2022: Επιπτώσεις, προσαρμογή και ευαλωτότητα), και της 4ης Απριλίου 2022 με τίτλο «Climate change 2022: Mitigation of Climate Change» (Κλιματική αλλαγή 2022: Μετριασμός της κλιματικής αλλαγής). Η εν λόγω έκθεση της 4ης Απριλίου 2022 προσδιορίζει τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές ως έναν τομέα στον οποίο «οι τομεακές συμφωνίες έχουν εγκρίνει στόχους μετριασμού της κλιματικής αλλαγής που υπολείπονται κατά πολύ των όσων θα απαιτούνταν για την επίτευξη του μακροπρόθεσμου θερμοκρασιακού στόχου της Συμφωνίας του Παρισιού». Για τον λόγο αυτό, η Ένωση θα πρέπει να αντιμετωπίσει αυτήν την επείγουσα ανάγκη για ανάληψη δράσης εντείνοντας τις προσπάθειές της και εδραιώνοντας τη διεθνή ηγετική θέση της στην καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.

- (4) Στις 27 Ιουνίου 2018, κατά τη δέκατη συνεδρίαση της 214ης συνόδου του, το Συμβούλιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) ενέκρινε την πρώτη έκδοση του παραρτήματος 16 τόμος IV της σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία που υπεγράφη στις 7 Δεκεμβρίου 1944 («Σύμβαση του Σικάγου») – σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές («σύστημα CORSIA»), σχετικά με τη θέσπιση των διεθνών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών για την προστασία του περιβάλλοντος για το σύστημα CORSIA («πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές του συστήματος CORSIA»). Η Ένωση και τα κράτη μέλη της εφαρμόζουν το CORSIA από την έναρξη της πιλοτικής φάσης 2021-2023, σύμφωνα με την απόφαση (ΕΕ) 2020/954 του Συμβουλίου¹.
- (5) Σύμφωνα με την απόφαση (ΕΕ) 2018/2027 του Συμβουλίου², 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 οι μελλοντικές αρμοδιότητες άσκησης 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 του ενωσιακού δικαίου. Μετά την έγκριση της παρούσας οδηγίας, 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 στην οδηγία 2003/87/ΕΚ.

¹ 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).

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).

- (6) 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 της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2019 με τίτλο: «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία» («η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία»).
- (7) Η Ένωση δεσμεύτηκε να μειώσει τις καθαρές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας κατά τουλάχιστον 55 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 έως το 2030 στην επικαιροποιημένη εθνικά καθορισμένη συμβολή της Ένωσης και των κρατών μελών της που κατατέθηκε στη γραμματεία της σύμβασης-Πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή στις 17 Δεκεμβρίου 2020. Ο κλάδος των αεροπορικών μεταφορών θα πρέπει να συμβάλει στις προσπάθειες μείωσης των εν λόγω εκπομπών.
- (8) Με την έκδοση του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹, η Ένωση έχει κατοχυρώσει νομοθετικά τον στόχο των καθαρών μηδενικών εκπομπών το αργότερο έως το 2050 και τον στόχο της επίτευξης αρνητικών εκπομπών στη συνέχεια. Ο εν λόγω κανονισμός θεσπίζει επίσης έναν δεσμευτικό ενδιάμεσο κλιματικό στόχο στο εσωτερικό της Ένωσης για μείωση κατά τουλάχιστον 55 % των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (εκπομπές μετά την αφαίρεση των απορροφήσεων) σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 έως το 2030.

¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 401/2009 και (ΕΕ) 2018/1999 («ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα») (ΕΕ L 243 της 9.7.2021, σ. 1).

- (9) Οι τροποποιήσεις που εισάγονται με την παρούσα οδηγία είναι αναγκαίες για τη διασφάλιση της ακεραιότητας του ΣΕΔΕ της ΕΕ και την αποτελεσματική καθοδήγηση του ΣΕΔΕ της ΕΕ, προκειμένου να συμβάλει ως εργαλείο πολιτικής στην επίτευξη των στόχων της Ένωσης για μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 και για κλιματική ουδετερότητα έως το 2050 το αργότερο, καθώς και του στόχου επίτευξης αρνητικών εκπομπών στη συνέχεια, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1119. Οι εν λόγω τροποποιήσεις αποσκοπούν επομένως επίσης στην εφαρμογή της συνεισφοράς της Ένωσης στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές. Ως εκ τούτου, η συνολική ποσότητα δικαιωμάτων για τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών θα πρέπει να ενοποιηθεί και να υπόκειται στον συντελεστή γραμμικής μείωσης όπως αναφέρεται στο άρθρο 9 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ.

- (10) Πέραν του CO₂, οι αεροπορικές μεταφορές πλήττουν το κλίμα και μέσω εκπομπών που δεν σχετίζονται με το CO₂, όπως οξείδια του αζώτου (NO_x), σωματίδια αιθάλης, οξειδωμένες μορφές θείου, και επιπτώσεις από υδρατμούς, καθώς και μέσω των ατμοσφαιρικών διαδικασιών που προκαλούνται από τις εν λόγω εκπομπές, όπως είναι, για παράδειγμα, ο σχηματισμός όζοντος και θυσανόμορφων νεφών που δημιουργούνται από τα ίχνη συμπύκνωσης. Οι κλιματικές επιπτώσεις των εν λόγω εκπομπών που δεν σχετίζονται με το CO₂ εξαρτώνται από το είδος των καυσίμων και των κινητήρων που χρησιμοποιούνται, από την τοποθεσία των εκπομπών, ιδίως από το ύψος πλεύσης του αεροσκάφους και τη θέση του όσον αφορά το γεωγραφικό πλάτος και το γεωγραφικό μήκος, καθώς και από τον χρόνο των εκπομπών και τις καιρικές συνθήκες σε δεδομένη στιγμή. Σύμφωνα με την εκτίμηση επιπτώσεων που πραγματοποίησε η Επιτροπή το 2006 σχετικά με την ένταξη των αεροπορικών μεταφορών στο ΣΕΔΕ της ΕΕ, η οδηγία 2008/101/ΕΚ αναγνώρισε ότι οι αεροπορικές μεταφορές έχουν επίπτωση στο παγκόσμιο κλίμα μέσω της έκλυσης εκπομπών που δεν σχετίζονται με το CO₂. Το άρθρο 30 παράγραφος 4 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2018/410 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹ απαιτούσε από την Επιτροπή να παρουσιάσει επικαιροποιημένη ανάλυση σχετικά με τις επιπτώσεις των αεροπορικών μεταφορών που δεν σχετίζονται με το CO₂, συνοδευόμενη, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, από πρόταση για την καλύτερη αντιμετώπιση των εν λόγω επιπτώσεων, πριν από την 1η Ιανουαρίου 2020. Για την εκπλήρωση της εν λόγω απαίτησης, ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA) διενήργησε επικαιροποιημένη ανάλυση σχετικά με τις επιπτώσεις των αεροπορικών μεταφορών που δεν σχετίζονται με το CO₂ στην αλλαγή του κλίματος και δημοσίευσε τη μελέτη του στις 23 Νοεμβρίου 2020. Τα πορίσματα της εν λόγω μελέτης επιβεβαίωσαν τις προηγούμενες εκτιμήσεις, ήτοι ότι οι κλιματικές επιπτώσεις πέραν του CO₂ από τις αεροπορικές δραστηριότητες είναι συνολικά τουλάχιστον εξίσου σημαντικές με εκείνες μόνο του CO₂.

¹ Οδηγία (ΕΕ) 2018/410 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Μαρτίου 2018, για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ με σκοπό την ενίσχυση οικονομικά αποδοτικών μειώσεων των εκπομπών και την προώθηση επενδύσεων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και της απόφασης (ΕΕ) 2015/1814 (ΕΕ L 76 της 19.3.2018, σ. 3).

- (11) Από τα πορίσματα της μελέτης του EASA της 23ης Νοεμβρίου 2020 προκύπτει ότι, σύμφωνα με την αρχή της προφύλαξης, οι επιπτώσεις των αεροπορικών μεταφορών που δεν σχετίζονται με το CO₂ δεν μπορούν πλέον να αγνοούνται. Απαιτούνται ενωσιακά ρυθμιστικά μέτρα για την επίτευξη μειώσεων των εκπομπών σύμφωνα με τη Συμφωνία του Παρισιού. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να θεσπίσει ένα πλαίσιο παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης για τις επιπτώσεις των αεροπορικών μεταφορών που δεν σχετίζονται με το CO₂. Με βάση τα αποτελέσματα του εν λόγω πλαισίου, έως την 1η Ιανουαρίου 2028, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει έκθεση και, κατά περίπτωση και βάσει εκτίμησης επιπτώσεων, να υποβάλει νομοθετική πρόταση που θα περιλαμβάνει μέτρα μετριασμού για τις επιπτώσεις των αεροπορικών μεταφορών που δεν σχετίζονται με το CO₂, διευρύνοντας το πεδίο εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ ώστε να καλύπτει τις εν λόγω επιπτώσεις.
- (12) Για την επίτευξη του αυξημένου επιπέδου κλιματικής φιλοδοξίας θα απαιτηθεί η διοχέτευση όσο το δυνατόν περισσότερων πόρων για την κλιματική μετάβαση, η οποία επίσης θα πρέπει να συνιστά μία δίκαιη 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.

- (13) Η συνολική ποσότητα δικαιωμάτων για τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών θα πρέπει να ενοποιηθεί στο επίπεδο κατανομής για πτήσεις για τις οποίες πρέπει να γίνει παράδοση δικαιωμάτων σύμφωνα με την οδηγία 2003/87/EK. Η κατανομή για το έτος 2024 θα πρέπει να βασίζεται στη συνολική κατανομή σε ενεργούς φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών το 2023, μειωμένη κατά τον συντελεστή γραμμικής μείωσης, όπως αναφέρεται στην εν λόγω οδηγία. 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 θα καλύπτονται από το ΣΕΔΕ της ΕΕ από το έτος 2024 και μετά.
- (14) Η αύξηση του μεριδίου του πλειστηριασμού από το έτος μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας 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 το 2024 και το 2025 και πλήρης πλειστηριασμός από το 2026.

- (15) Η οδηγία 2003/87/EK θα πρέπει να συνδράμει στην παροχή κινήτρων για απαλλαγή των αεροπορικών εμπορικών αερομεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές. Η μετάβαση από τη χρήση ορυκτών καυσίμων θα διαδραματίσει ρόλο στην επίτευξη της εν λόγω απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές. Ωστόσο, λαμβανομένου υπόψη του υψηλού επιπέδου ανταγωνισμού μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, της αναπτυσσόμενης αγοράς βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών της Ένωσης και της σημαντικής διαφοράς τιμών μεταξύ της ορυκτής κηροζίνης και των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών, η μετάβαση αυτή θα πρέπει να υποστηριχθεί με την παροχή κινήτρων για τους πρωτοπόρους. Συνεπώς, κατά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2024 έως την 31η Δεκεμβρίου 2030, θα πρέπει να δεσμευθούν 20 εκατομμύρια δικαιώματα για να κατανεμηθούν προκειμένου να καλυφθεί μέρος της εναπομένουσας διαφοράς τιμής μεταξύ της ορυκτής κηροζίνης και των επιλέξιμων αεροπορικών καυσίμων για μεμονωμένους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Τα εν λόγω δικαιώματα θα πρέπει να προέρχονται από το σύνολο των διαθέσιμων δικαιωμάτων για τις αερομεταφορές και θα πρέπει να κατανέμονται, χωρίς διακρίσεις, αποκλειστικά για πτήσεις που καλύπτονται από την υποχρέωση παράδοσης της οδηγίας 2003/87/EK. Κατόπιν αξιολόγησης της λειτουργίας του εν λόγω αποθεματικού, η Επιτροπή θα μπορούσε να αποφασίσει να υποβάλει νομοθετική πρόταση για την κατανομή χρονικά περιορισμένης ποσότητας δικαιωμάτων με ανώτατο όριο. Η εν λόγω κατανομή δεν θα πρέπει να διαρκέσει πέρα από την 31η Δεκεμβρίου 2034.

- (16) Οι υπερηχητικές εμπορικές πτήσεις διεκόπησαν, μεταξύ άλλων λόγω της δυσανάλογα αυξημένης περιβαλλοντικής ζημίας που προκαλούσαν. Ωστόσο, οι τρέχουσες τάσεις δείχνουν ότι γίνεται εντατική έρευνα για την επανεισαγωγή των υπερηχητικών αερομεταφορών. Η θετική συσχέτιση μεταξύ της ταχύτητας της μετακίνησης και του επιπέδου των εκπομπών που οφείλονται στην κατανάλωση καυσίμου δικαιολογεί τη διαφορετική μεταχείριση μεταξύ υποηχητικών πτήσεων και υπερηχητικών πτήσεων. Συνεπώς, είναι σκόπιμο να εξαιρεθούν ενδεχόμενες μελλοντικές υπερηχητικές πτήσεις από τη στήριξη που προβλέπεται στην παρούσα οδηγία για τα μη ορυκτά καύσιμα.
- (17) Η οδηγία 2003/87/EK θα πρέπει επίσης να τροποποιηθεί όσον αφορά τις αποδεκτές μονάδες συμμόρφωσης, ώστε να ληφθούν υπόψη τα κριτήρια CORSIA για την επιλεξιμότητα μονάδων που εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ κατά την 216η σύνοδό του τον Μάρτιο του 2019 ως ουσιώδες στοιχείο του συστήματος CORSIA. Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εδρεύουν στην Ένωση θα πρέπει να μπορούν να χρησιμοποιούν μονάδες συμμόρφωσης με το CORSIA για πτήσεις προς ή από τρίτες χώρες ή μεταξύ τρίτων χωρών, που θεωρούνται ότι συμμετέχουν στο σύστημα CORSIA. Για να διασφαλιστεί ότι η εφαρμογή του συστήματος CORSIA από την Ένωση υποστηρίζει τους στόχους της συμφωνίας του Παρισιού και παρέχει κίνητρα για ευρεία συμμετοχή στο σύστημα CORSIA, οι μονάδες συμμόρφωσης θα πρέπει να προέρχονται από κράτη που είναι συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του Παρισιού και συμμετέχουν στο σύστημα CORSIA, και θα πρέπει να αποφεύγεται η διπλή μέτρηση.

- (18) Για να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για τη χρήση μονάδων σύμφωνα με την οδηγία 2003/87/EK, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για την έκδοση ενός καταλόγου μονάδων με βάση αυτές που έχουν κριθεί αποδεκτές από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ ώστε να χρησιμοποιηθούν για τη συμμόρφωση με το σύστημα CORSIA, και οι οποίες πληρούν τις ανωτέρω προϋποθέσεις επιλεξιμότητας που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹.
- (19) Για να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις εφαρμογής των αναγκαίων ρυθμίσεων για την έγκριση από τα συμμετέχοντα μέρη, για 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 για την αποφυγή διπλής μέτρησης και της καθαρής αύξησης των παγκόσμιων εκπομπών, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες 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.
- (20) Για να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για τον υπολογισμό των απαιτήσεων αντιστάθμισης για το σύστημα CORSIA για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εδρεύουν στην Ένωση, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή οι αντίστοιχες εκτελεστικές αρμοδιότητες. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

¹ 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).

- (21) Δεδομένου ότι η εφαρμογή και επιβολή του συστήματος CORSIA για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εδρεύουν εκτός της Ένωσης προορίζεται να ανήκει αποκλειστικά στην αρμοδιότητα της χώρας καταγωγής των εν λόγω φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, δεν θα πρέπει να απαιτείται από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εδρεύουν εκτός της Ένωσης να ακυρώνουν μονάδες συμμόρφωσης με το σύστημα CORSIA βάσει της παρούσας οδηγίας.
- (22) Δεδομένου ότι η εφαρμογή και επιβολή του συστήματος CORSIA για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εδρεύουν εκτός της Ένωσης προορίζεται να ανήκει αποκλειστικά στην αρμοδιότητα της χώρας καταγωγής των εν λόγω φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, όταν φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών με έδρα εκτός της Ένωσης έχει σημαντικές εκπομπές από πτήσεις εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (EOX), ή που αναχωρούν από αεροδρόμιο που βρίσκεται στον EOX προς αεροδρόμιο που βρίσκεται στην Ελβετία ή στο Ηνωμένο Βασίλειο, το κράτος στο οποίο εδρεύει ο εν λόγω φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορεί επίσης να κοινοποιεί διαφορές όσον αφορά την εφαρμογή του συστήματος CORSIA σε σχέση με τις ενδοευρωπαϊκές πτήσεις. Η οδηγία 2003/87/EK θα πρέπει να επανεξετάζεται υπό το πρίσμα των σχετικών εξελίξεων.
- (23) Για να διασφαλιστεί η ίση μεταχείριση στις διαδρομές, οι πτήσεις προς και από κράτη που δεν εφαρμόζουν το σύστημα CORSIA για τους σκοπούς του δικαίου της Ένωσης, εκτός από πτήσεις που αναχωρούν από αεροδρόμιο που βρίσκεται στον EOX και φθάνουν σε αεροδρόμιο που βρίσκεται στον EOX, στην Ελβετία ή στο Ηνωμένο Βασίλειο, θα πρέπει να εξαιρούνται από τις υποχρεώσεις παράδοσης δικαιωμάτων ή ακύρωσης μονάδων. Για να δοθεί κίνητρο για την πλήρη εφαρμογή του συστήματος CORSIA από το 2027, η απαλλαγή θα πρέπει να ισχύει μόνο για τις εκπομπές που πραγματοποιούνται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026 για την παράδοση δικαιωμάτων.

- (24) Το άρθρο 191 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) προβλέπει ότι η πολιτική της Ένωσης στον περιβαλλοντικό τομέα είναι να συμβάλλει στην προώθηση μέτρων σε διεθνές επίπεδο για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής και απαιτεί να συνεργάζονται η Ένωση και τα κράτη μέλη, στο πλαίσιο των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων τους, με τρίτες χώρες και με τους αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς. Οι στόχοι αυτοί είναι επίσης σημαντικοί για τον ΔΟΠΑ και την περαιτέρω ανάπτυξη του συστήματος CORSIA.
- (25) Η διαφάνεια των δεδομένων και η πρόσβαση του κοινού σε πληροφορίες είναι ζωτικής σημασίας για τη βελτίωση της λογοδοσίας και της εκτελεστότητας. Συνεπώς, η Επιτροπή θα πρέπει να δημοσιεύει με τρόπο φιλικό προς τον χρήστη πληροφορίες σχετικά με τις εκπομπές και τις αντισταθμίσεις των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Η εν λόγω δημοσίευση θα διευκολύνει την αξιολόγηση του αντικτύπου του συστήματος CORSIA στην παγκόσμια μείωση των εκπομπών CO₂ και του ρόλου του στην επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού.
- (26) Οι πτήσεις προς και από λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες και μικρά αναπτυσσόμενα νησιωτικά κράτη, όπως ορίζονται από τα Ηνωμένα Έθνη, που δεν εφαρμόζουν το σύστημα CORSIA, για τους σκοπούς του δικαίου της Ένωσης, πλην των κρατών των οποίων το κατά κεφαλήν ΑΕΠ ισούται ή υπερβαίνει τον μέσο όρο της Ένωσης, θα πρέπει να εξαιρούνται από τις υποχρεώσεις παράδοσης δικαιωμάτων ή ακύρωσης μονάδων. Δεν θα πρέπει να υπάρχει ημερομηνία λήξης της εν λόγω εξαίρεσης.

- (27) Για να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εξαίρεση των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών από τις απαιτήσεις αντιστάθμισης, όπως ορίζονται βάσει της παρούσας οδηγίας, όσον αφορά τις εκπομπές από πτήσεις προς και από κράτη που εφαρμόζουν το σύστημα CORSIA με λιγότερο αυστηρό τρόπο στο εσωτερικό τους δίκαιο, ή δεν εφαρμόζουν τις διατάξεις του συστήματος CORSIA κατά τρόπο ισότιμο για όλους τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών δυνάμει της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές εξουσίες για την εξαίρεση των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εδρεύουν στην Ένωση από απαιτήσεις αντιστάθμισης όσον αφορά τις εκπομπές από πτήσεις, όταν διαπιστώνεται σημαντική στρέβλωση του ανταγωνισμού σε βάρος των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εδρεύουν στην Ένωση λόγω λιγότερο αυστηρής εφαρμογής ή επιβολής του συστήματος CORSIA σε τρίτες χώρες. 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.
- (28) Για να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την καθιέρωση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για τα δρομολόγια μεταξύ δύο διαφορετικών κρατών που εφαρμόζουν το σύστημα CORSIA, όταν τα κράτη αυτά επιτρέπουν στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να χρησιμοποιούν άλλες μονάδες από εκείνες που περιλαμβάνονται στον κατάλογο μονάδων συμμόρφωσης που εκδίδεται δυνάμει εκτελεστικής πράξης βάσει της παρούσας 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 εν λόγω κατάλογο μονάδων συμμόρφωσης ή να μην δεσμεύονται από τους όρους επιλεξιμότητας που εισάγονται με την παρούσα οδηγία. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

- (29) Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του συστήματος CORSIA και της δέσμης μέτρων του ΔΟΠΑ για την επίτευξη του μακροπρόθεσμου παγκόσμιου φιλόδοξου στόχου για διεθνείς αεροπορικές μεταφορές με μηδενικές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα έως το 2050 («μακροπρόθεσμος παγκόσμιος φιλόδοξος στόχος»), που εγκρίθηκε από την 41η Συνέλευση του ΔΟΠΑ στις 7 Οκτωβρίου 2022.
- (30) Για να διευκολύνει τις εργασίες του ΔΟΠΑ, η Ένωση ενέκρινε σε τρεις περιστάσεις χρονικά οριοθετημένες παρεκκλίσεις από το σύστημα ΣΕΔΕ της ΕΕ, ώστε να περιοριστούν οι υποχρεώσεις συμμόρφωσης για τις εκπομπές που οφείλονται σε πτήσεις μεταξύ αεροδρομίων που βρίσκονται στον ΕΟΧ, με ίση μεταχείριση όσον αφορά τα δρομολόγια φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, όπου και αν βρίσκονται. Η πλέον πρόσφατη παρέκκλιση από το ΣΕΔΕ της ΕΕ, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2392 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹, περιόρισε τις υποχρεώσεις συμμόρφωσης στις πτήσεις εντός του ΕΟΧ που θα πραγματοποιούνταν ως το 2023 και προέβλεψε δυνητικές αλλαγές στο πεδίο εφαρμογής του συστήματος όσον αφορά τις δραστηριότητες προς και από αεροδρόμια που βρίσκονται εκτός του ΕΟΧ από την 1η Ιανουαρίου 2024 και μετά, ύστερα από την επανεξέταση που προβλέπεται στον εν λόγω κανονισμό. Προκειμένου να αξιολογηθούν η υλοποίηση του συστήματος CORSIA, του οποίου η πιλοτική φάση έχει ξεκινήσει, και ο τρόπος εφαρμογής του στην πράξη, θα πρέπει να παραταθεί έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026 η τρέχουσα παρέκκλιση από τις υποχρεώσεις παράδοσης του ΣΕΔΕ της ΕΕ για τις πτήσεις που εκτελούνται από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε διαδρομές που δεν καλύπτονται από το σύστημα CORSIA προς και από οικείες τρίτες χώρες, για τις οποίες οι υποχρεώσεις αναφοράς και παράδοσης του ΣΕΔΕ της ΕΕ θα εφαρμόζονταν σε διαφορετική περίπτωση έως τις 31 Μαρτίου 2027 και τις 30 Σεπτεμβρίου 2027.

¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/2392 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Δεκεμβρίου 2017, για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/EK 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).

Αυτή θα πρέπει να είναι η τελευταία χρονικά καθορισμένη παρέκκλιση από το ΣΕΔΕ της ΕΕ. Θα πρέπει να πραγματοποιηθεί επανεξέταση του συστήματος CORSIA έως την 1η Ιουλίου 2026. Εάν έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025 η συνέλευση του ΔΟΠΑ δεν έχει ενισχύσει το σύστημα CORSIA σύμφωνα με την επίτευξη του μακροπρόθεσμου παγκόσμιου φιλόδοξου στόχου του, προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της συμφωνίας του Παρισιού, ή εάν τα κράτη που απαριθμούνται σε εκτελεστική πράξη που θα εκδίδεται από την Επιτροπή, αντιπροσωπεύουν λιγότερο από το 70 % των εκπομπών των διεθνών αεροπορικών μεταφορών με βάση τα πλέον πρόσφατα διαθέσιμα δεδομένα, τότε η Επιτροπή θα πρέπει να προτείνει, κατά περίπτωση, την εφαρμογή του ΣΕΔΕ της ΕΕ στις εκπομπές από πτήσεις που αναχωρούν από το 2027, και τη δυνατότητα των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών να αφαιρούν όλες τις δαπάνες που προκύπτουν από την αντιστάθμιση βάσει του συστήματος CORSIA στις εν λόγω διαδρομές, ώστε να αποφεύγεται η διπλή χρέωση. Παράλληλα, εάν μια τρίτη χώρα δεν εφαρμόσει το σύστημα CORSIA από το 2027, το ΣΕΔΕ της ΕΕ θα πρέπει να εφαρμοστεί στις εκπομπές από τις πτήσεις που αναχωρούν προς την εν λόγω τρίτη χώρα.

- (31) Οι πληροφορίες σχετικά με τη χρήση μονάδων συμμόρφωσης με απαιτήσεις αντιστάθμισης του συστήματος CORSIA θα πρέπει να δημοσιοποιούνται με τρόπο όχι λιγότερο διαφανή από αυτόν για πληροφορίες σχετικά με τη χρήση διεθνών πιστωτικών μορίων δυνάμει της οδηγίας 2003/87/ΕΚ έως το 2020 σύμφωνα με το παράρτημα XIV του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 389/2013 της Επιτροπής¹.

¹ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 389/2013 της Επιτροπής, της 2ας Μαΐου 2013, για τη σύσταση ενωσιακού μητρώου δυνάμει της οδηγίας 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των αποφάσεων αριθ. 280/2004/ΕΚ και αριθ. 406/2009/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 920/2010 και αριθ. 1193/2011 της Επιτροπής (ΕΕ L 122 της 3.5.2013, σ. 1).

- (32) Στις 7 Οκτωβρίου 2022 και στο πλαίσιο της πανδημίας της COVID-19, η 41η συνέλευση του ΔΟΠΑ αποφάσισε να αλλάξει την προηγούμενη τιμή βάσης του συστήματος CORSIA για την περίοδο από το 2024 έως το 2035, από τον μέσο όρο των εκπομπών CO₂ του 2019 και του 2020 στο 85 % των εκπομπών CO₂ του 2019. Ο μέσος όρος όλων των εκπομπών CO₂ που δηλώθηκαν για το 2019 και το 2020 ήταν 435 859 594 τόνοι. Το 2019, οι εκπομπές CO₂ ανήλθαν σε 608 076 604 τόνους, και το 85 % του αριθμού αυτού είναι 516 865 113 τόνοι. Ωστόσο, η πραγματική τιμή βάσης που χρησιμοποιεί ο ΔΟΠΑ για τον υπολογισμό του συντελεστή ανάπτυξης του τομέα προσδιορίζεται με τη χρήση ενός υποσυνόλου εκπομπών CO₂ που λαμβάνει υπόψη μόνο τις εκπομπές στις διαδρομές που υπόκεινται σε απαιτήσεις αντιστάθμισης. Για το υποσύνολο που αποτελείται από όλα τα ζεύγη κρατών που υποβάλλονταν σε απαιτήσεις αντιστάθμισης το 2021, ο μέσος όρος των εκπομπών CO₂ του 2019 και του 2020 δεν δημοσιεύθηκε από τον ΔΟΠΑ αλλά εκτιμάται σε 245 εκατομμύρια τόνους, ενώ οι εκπομπές CO₂ του 2019 ανήλθαν σε 341 380 188 τόνους, εκ των οποίων το 85 % είναι 290 173 160 τόνοι. Για όλα τα ζεύγη κρατών που αναμένεται να υπόκεινται σε απαιτήσεις αντιστάθμισης το 2027, ο μέσος όρος των εκπομπών CO₂ του 2019 και του 2020 εκτιμάται σε περίπου 373 εκατομμύρια τόνους, το δε 85 % των αντίστοιχων εκπομπών CO₂ του 2019 εκτιμάται σε περίπου 439 εκατομμύρια τόνους.
- (33) Για να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την κατάρτιση καταλόγου των κρατών που θεωρείται ότι εφαρμόζουν το σύστημα CORSIA για τους σκοπούς της οδηγίας 2003/87/EK, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες 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 σύστημα CORSIA για τους σκοπούς του δικαίου της Ένωσης. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

- (34) Η μετάβαση του τομέα των αερομεταφορών προς τη βιωσιμότητα οφείλει να λαμβάνει υπόψη την κοινωνική διάσταση του τομέα και την ανταγωνιστικότητά του, ώστε να διασφαλιστεί ότι η εν λόγω μετάβαση είναι κοινωνικά δίκαιη και ότι παρέχεται κατάρτιση, επανειδίκευση και αναβάθμιση των δεξιοτήτων των εργαζομένων. Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και τις επιπτώσεις της στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.
- (35) Οι πτήσεις με εμβέλεια 1 000 και λιγότερων χιλιομέτρων ευθύνονται για το 6 έως 9 % των συνολικών εκπομπών CO₂ των αεροπορικών μεταφορών. Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει έκθεση σχετικά με τα μέτρα για την προώθηση της στροφής προς εναλλακτικούς, πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, εν αναμονή των τεχνολογικών επιτευγμάτων και της διαθεσιμότητας αεροπορικών καυσίμων και αεροσκαφών μηδενικών εκπομπών.
- (36) Αν και το ΣΕΔΕ της ΕΕ εφαρμόζεται για τις πτήσεις από το 2012, η δέσμη μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55 % (Fit for 55) περιλαμβάνει πρόσθετα μέτρα, τα οποία, από κοινού με το ΣΕΔΕ της ΕΕ, θα μπορούσαν να έχουν σωρευτικό αντίκτυπο στον τομέα. Προκειμένου να διασφαλιστεί η αεροπορική συνδεσιμότητα για πτήσεις που εξυπηρετούν νησιωτικές περιοχές ή μικρούς αερολιμένες, ο μηχανισμός της παρούσας οδηγίας που είναι σχεδιασμένος για να γεφυρώσει την εναπομένουσα διαφορά τιμής μεταξύ των ορυκτών καυσίμων και των εναλλακτικών σε αυτά, θα πρέπει να περιορίζει τις δυσμενείς επιπτώσεις στην αεροπορική συνδεσιμότητα και να μετριάξει τον κίνδυνο διαρροής άνθρακα. Έως το 2026, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει έκθεση σχετικά με τις πιθανές επιπτώσεις στην συνδεσιμότητα δια αέρος.

- (37) 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 στα πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές του συστήματος CORSIA. Η αύξηση του συντελεστή εκπομπής της κηροζίνης για αεριωθούμενα δεν θα πρέπει να μεταβάλλει τα επίπεδα κατανομής, διότι η δωρεάν κατανομή στις αεροπορικές μεταφορές καταργείται σταδιακά ως αποτέλεσμα της παρούσας οδηγίας προς όφελος του πλειστηριασμού για να επιτευχθεί μεγαλύτερη μείωση των εκπομπών.
- (38) Τα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης που χρησιμοποιούν υδρογόνο από ανανεώσιμες πηγές, σύμφωνα με το άρθρο 25 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹, θα πρέπει να θεωρούνται ότι παράγουν μηδενικές εκπομπές για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που τα χρησιμοποιούν έως ότου οι λεπτομερείς κανόνες για την κατάλληλη λογιστική καταγραφή καθοριστούν βάσει της παρούσας οδηγίας.

¹ 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).

- (39) Προκειμένου να θεσπιστούν λεπτομερείς κανόνες για τον ετήσιο υπολογισμό της διαφοράς κόστους μεταξύ της ορυκτής κηροζίνης και των επιλέξιμων καυσίμων, σύμφωνα με έναν κανονισμό για τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για τις βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές, για την κατανομή δικαιωμάτων για τη χρήση των εν λόγω επιλέξιμων καυσίμων, και για τον υπολογισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που εξοικονομούνται ως αποτέλεσμα της χρήσης αυτών των επιλέξιμων καυσίμων, καθώς και για τη θέσπιση ρυθμίσεων για τη συνεκτίμηση των κινήτρων που απορρέουν από την τιμή του άνθρακα και από τα εναρμονισμένα ελάχιστα επίπεδα φορολογίας των ορυκτών καυσίμων, η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή. Επιπλέον, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ, για τον καθορισμό των λεπτομερών ρυθμίσεων για τον πλειστηριασμό από τα κράτη μέλη των δικαιωμάτων εκπομπών αερίων ρύπων, συμπεριλαμβανομένων των λεπτομερών ρυθμίσεων για τον πλειστηριασμό που είναι αναγκαίες για τη μεταφορά μεριδίου των εσόδων από τον πλειστηριασμό αυτό στον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης ως ιδίων πόρων. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, και οι διαβουλεύσεις αυτές να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου¹. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα 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.

¹ EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

- (40) Θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην προώθηση της προσβασιμότητας για τις εξόχως απόκεντρες περιοχές της Ένωσης. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να παρασχεθεί προσωρινή παρέκκλιση από το ΣΕΔΕ της ΕΕ έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030 για τις 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 εν λόγω παρέκκλιση 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.
- (41) Η απόφαση (ΕΕ) 2023/136 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹ θα εφαρμόζεται σχετικά με την κοινοποίηση προς τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που πρέπει να πραγματοποιηθεί από τα κράτη μέλη έως τις 30 Νοεμβρίου 2023 βάσει της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, υπό την προϋπόθεση ότι ο συντελεστής ανάπτυξης τομέων για τις εκπομπές του 2022, που πρόκειται να δημοσιευθεί από τον ΔΟΠΑ, ισούται με μηδέν.

¹ Απόφαση (ΕΕ) 2023/136 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 2023, 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 (ΕΕ L 19 της 20.1.2023, σ. 1.).

- (42) 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 Ένωσης, οι αναγκαίες προσπάθειες έρευνας και καινοτομίας υποστηρίζονται, μεταξύ άλλων, μέσω του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» – του προγράμματος πλαισίου για την έρευνα και την καινοτομία, το οποίο περιλαμβάνει σημαντική χρηματοδότηση και νέα μέσα για τους τομείς που υπάγονται στο ΣΕΔΕ της ΕΕ.
- (43) Το Ταμείο Καινοτομίας που θεσπίστηκε με την οδηγία 2003/87/EK θα στηρίζει την έρευνα και την ανάπτυξη και εφαρμογή λύσεων απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές, συμπεριλαμβανομένων των τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών, και θα μειώνει τις κλιματικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις του τομέα των αερομεταφορών. Θα στηρίζει επίσης τον εξηλεκτρισμό και τις δράσεις για τη μείωση των συνολικών επιπτώσεων των αερομεταφορών.

- (44) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η διασφάλιση της συμβολής των αεροπορικών μεταφορών στον στόχο της Ένωσης για μείωση των εκπομπών στο σύνολο της οικονομίας και η κατάλληλη εφαρμογή του συστήματος CORSIA στο ενωσιακό δίκαιο, 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, όπως διατυπώνεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη αυτών των στόχων.
- (45) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μεταφέρουν την παρούσα οδηγία στο εθνικό τους δίκαιο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2023, ενόψει της ανάγκης για επείγουσα δράση για το κλίμα και για τη συμβολή όλων των τομέων στη μείωση των εκπομπών με οικονομικά αποδοτικό τρόπο.
- (46) Οι απλουστεύσεις των διοικητικών διαδικασιών και η προσαρμογή των εν λόγω διαδικασιών στη βέλτιστη πρακτική θα περιόριζαν στο ελάχιστο τον διοικητικό φόρτο.
- (47) Συνεπώς, η οδηγία 2003/87/EK θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1
Τροποποιήσεις στην οδηγία 2003/87/EK

Η οδηγία 2003/87/EK τροποποιείται ως εξής:

- 1) Στο άρθρο 3, προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

«ν) «επιπτώσεις των αερομεταφορών που δεν σχετίζονται με το CO₂»: οι επιπτώσεις στο κλίμα από την έκλυση, κατά την καύση, οξειδίων του αζώτου (NO_x), σωματιδίων αιθάλης, ειδών οξειδωμένου θείου, καθώς και οι επιπτώσεις από υδρατμούς, συμπεριλαμβανομένων των ουρών συμπύκνωσης, από αεροσκάφος που εκτελεί αεροπορική δραστηριότητα η οποία απαριθμείται στο παράρτημα I.».
- 2) Το άρθρο 3γ τροποποιείται ως εξής:
 - α) η παράγραφος 2 διαγράφεται·

β) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι:

- «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 απαριθμούνται στο παράρτημα I, μειωμένη κατά τον συντελεστή γραμμικής μείωσης όπως αναφέρεται 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 τη δωρεάν κατανομή που ίσχυαν πριν από τις τροποποιήσεις τις οποίες εισήγαγε η οδηγία (ΕΕ) 2023/... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁺.
6. Για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2024 έως την 31η Δεκεμβρίου 2030, κατ' ανώτατο όριο 20 εκατομμύρια από τη συνολική ποσότητα δικαιωμάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 5 δεσμεύονται για τους εμπορικούς φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, σε βάση διαφάνειας, ισότιμης μεταχείρισης και αμεροληψίας, για την χρήση βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών και άλλων αεροπορικών καυσίμων που δεν προέρχονται από ορυκτά καύσιμα, τα οποία προσδιορίζονται σε έναν κανονισμό για τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για τις βιώσιμες αερομεταφορές, ως υπολογιζόμενα για την επίτευξη του ελάχιστου μεριδίου βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων που απαιτείται να περιέχουν τα αεροπορικά καύσιμα που διατίθενται στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε αερολιμένες της Ένωσης από τους προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων σύμφωνα με τον εν λόγω κανονισμό, για υποηχητικές πτήσεις για τις οποίες πρέπει να παραδοθούν δικαιώματα σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 3 της παρούσας οδηγίας.

⁺ ΕΕ: Να προστεθεί στο κείμενο ο αριθμός της οδηγίας που περιέχεται στο έγγραφο PE-CONS 8/23 (2021/0207(COD)) και να προστεθεί ο αριθμός, η ημερομηνία και η παραπομπή στην ΕΕ της εν λόγω οδηγίας στην υποσημείωση.

Εάν τα επιλέξιμα αεροπορικά καύσιμα δεν μπορούν να αποδοθούν φυσικώς σε έναν αερολιμένα σε συγκεκριμένη πτήση, τα δικαιώματα που δεσμεύονται βάσει του παρόντος εδαφίου είναι διαθέσιμα για επιλέξιμα αεροπορικά καύσιμα που παρέχονται για ανεφοδιασμό στον συγκεκριμένο αερολιμένα κατ' αναλογία προς τις εκπομπές από πτήσεις του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών από τον εν λόγω αερολιμένα για τις οποίες πρέπει να παραδοθούν δικαιώματα σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 3 της παρούσας οδηγίας.

Τα δικαιώματα που δεσμεύονται βάσει του πρώτου εδαφίου της παρούσας παραγράφου κατανέμονται από τα κράτη μέλη για την κάλυψη μέρους ή του συνόλου της διαφοράς τιμής μεταξύ της χρήσης ορυκτής κηροζίνης και της τιμής των σχετικών επιλέξιμων αεροπορικών καυσίμων, λαμβανομένων υπόψη των κινήτρων που συνδέονται με την τιμή του άνθρακα και με τα εναρμονισμένα ελάχιστα επίπεδα φορολογίας των ορυκτών καυσίμων. Κατά τον υπολογισμό των διαφορών στις τιμές, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη την τεχνική έκθεση που δημοσιεύει ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, βάσει ενός κανονισμού για τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για τις βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την προβολή της χρηματοδότησης δυνάμει της παρούσας παραγράφου κατ' αντιστοιχίαν προς τις απαιτήσεις του άρθρου 30γ παράγραφος 1 στοιχεία α) και β) της παρούσας οδηγίας.

Τα δικαιώματα που κατανέμονται δυνάμει της παρούσας παραγράφου καλύπτουν:

- α) το 70 % της εναπομένουσας διαφοράς τιμής μεταξύ της χρήσης ορυκτής κηροζίνης και υδρογόνου από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, και προηγμένων βιοκαυσίμων, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 δεύτερο εδάφιο σημείο 34) της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου^{**}, τα οποία έχουν μηδενικό συντελεστή εκπομπών βάσει του παραρτήματος IV ή της εκτελεστικής πράξης που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 14 της παρούσας οδηγίας·
- β) το 95 % της εναπομένουσας διαφοράς τιμής μεταξύ της χρήσης ορυκτής κηροζίνης και ανανεώσιμων καυσίμων μη βιολογικής προέλευσης που συμμορφώνονται με το άρθρο 25 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001, τα οποία χρησιμοποιούνται στις αεροπορικές μεταφορές και έχουν μηδενικό συντελεστή εκπομπών βάσει του παραρτήματος IV ή της εκτελεστικής πράξης που εκδίδεται βάσει του άρθρου 14 της παρούσας οδηγίας·
- γ) το 100 % της εναπομένουσας διαφοράς τιμής μεταξύ της χρήσης ορυκτής κηροζίνης και τυχόν επιλέξιμου αεροπορικού καυσίμου που δεν προέρχεται από ορυκτά καύσιμα που καλύπτονται από το πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου, σε αερολιμένες που βρίσκονται σε νησιά μικρότερα των 10 000 km² και δεν είναι διασυνδεδεμένα οδικώς ή σιδηροδομικώς με την ηπειρωτική χώρα, σε αερολιμένες που δεν είναι αρκετά μεγάλοι ώστε να οριστούν ως αερολιμένες της Ένωσης σύμφωνα με έναν κανονισμό για τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για τις βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές και σε αερολιμένες που βρίσκονται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή·

- δ) σε άλλες περιπτώσεις πλην αυτών που αναφέρονται στα στοιχεία α), β) και γ), το 50 % της εναπομένουσας διαφοράς τιμής μεταξύ της χρήσης ορυκτής κηροζίνης και τυχόν επιλέξιμου αεροπορικού καυσίμου που δεν προέρχεται από ορυκτά καύσιμα που καλύπτονται από το πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου.

Η κατανομή των δικαιωμάτων βάσει της παρούσας παραγράφου μπορεί να λαμβάνει υπόψη πιθανή στήριξη από άλλα συστήματα σε εθνικό επίπεδο.

Σε ετήσια βάση, οι εμπορικοί φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορούν να υποβάλλουν αίτηση για κατανομή δικαιωμάτων με βάση την ποσότητα κάθε επιλέξιμου αεροπορικού καυσίμου που αναφέρεται στην παρούσα παράγραφο, που χρησιμοποιείται σε πτήσεις για τις οποίες πρέπει να παραδοθούν δικαιώματα σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 3 μεταξύ της 1ης Ιανουαρίου 2024 και της 31ης Δεκεμβρίου 2030, εξαιρουμένων των πτήσεων για τις οποίες θεωρείται ότι πληρούνται η εν λόγω απαίτηση σύμφωνα με το άρθρο 28α παράγραφος 1. Εάν, για ένα δεδομένο έτος, η ζήτηση δικαιωμάτων για τον ανεφοδιασμό με τα εν λόγω καύσιμα είναι υψηλότερη από τη διαθεσιμότητα δικαιωμάτων, η ποσότητα δικαιωμάτων μειώνεται ομοιόμορφα για όλους τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών τους οποίους αφορά η κατανομή για το εν λόγω έτος.

Η Επιτροπή δημοσιεύει ετησίως στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης λεπτομέρειες σχετικά με τη μέση διαφορά κόστους, για το προηγούμενο έτος, μεταξύ της ορυκτής κηροζίνης, λαμβάνοντας υπόψη τα κίνητρα που συνδέονται με την τιμή του άνθρακα και με τα εναρμονισμένα ελάχιστα επίπεδα φορολογίας των ορυκτών καυσίμων, και των σχετικών επιλέξιμων αεροπορικών καυσίμων.

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 23 για τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας με τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων για τον ετήσιο υπολογισμό της διαφοράς κόστους που αναφέρεται στο έκτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου, για την κατανομή δικαιωμάτων για τον ανεφοδιασμό με τα καύσιμα που προσδιορίζονται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου και για τον υπολογισμό των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου που εξοικονομούνται ως αποτέλεσμα της χρήσης καυσίμων όπως δηλώνεται βάσει της εκτελεστικής πράξης που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 1, και τη θέσπιση των ρυθμίσεων για τη συνεκτίμηση των κινήτρων που σχετίζονται με την τιμή του άνθρακα και τα εναρμονισμένα ελάχιστα επίπεδα φορολογίας των ορυκτών καυσίμων.

Έως την 1η Ιανουαρίου 2028, η Επιτροπή διενεργεί αξιολόγηση της εφαρμογής της παρούσας παραγράφου και υποβάλλει εγκαίρως τα αποτελέσματα της εν λόγω αξιολόγησης στο πλαίσιο έκθεσης προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο. Η έκθεση μπορεί, κατά περίπτωση, να συνοδεύεται από νομοθετική πρόταση για την κατανομή ανώτατης και χρονικά περιορισμένης ποσότητας δικαιωμάτων έως την 31η Δεκεμβρίου 2034, ώστε να ενισχυθούν τα κίνητρα για τον ανεφοδιασμό με καύσιμα τα οποία προσδιορίζονται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου, ιδίως για τον ανεφοδιασμό με ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης που συνάδουν με το άρθρο 25 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 και τα οποία χρησιμοποιούνται στις αερομεταφορές και έχουν μηδενικό συντελεστή εκπομπών βάσει του παραρτήματος IV ή βάσει της εκτελεστικής πράξης που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 14 της παρούσας οδηγίας.

Από την 1 Ιανουαρίου 2028, η Επιτροπή αξιολογεί την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου στην ετήσια έκθεσή της που απαιτείται να υποβάλλει δυνάμει του άρθρου 10 παράγραφος 5.

7. 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, και 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 όπως αναφέρεται στο άρθρο 9.
8. 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 τις 31 Δεκεμβρίου 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.

-
- * Οδηγία (ΕΕ) 2023/... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., 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 ... της ..., σ. ...).
- ** 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).».

3) Το άρθρο 3δ τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το εξής κείμενο:

«1. Κατά τα έτη 2024 και 2025, τίθεται σε πλειστηριασμό το 15 % των δικαιωμάτων που αναφέρονται στο άρθρο 3γ παράγραφοι 5 και 7, καθώς και το 25 % το 2024 και το 50 % το 2025, αντίστοιχα, του υπόλοιπου 85 % των δικαιωμάτων αυτών, το οποίο θα είχε κατανεμηθεί δωρεάν, εκτός από τις ποσότητες δικαιωμάτων που αναφέρονται στο άρθρο 3γ παράγραφος 6 και στο άρθρο 10α παράγραφος 8 τέταρτο εδάφιο. Το υπόλοιπο των δικαιωμάτων για τα έτη αυτά κατανέμεται δωρεάν.

Από 1ης Ιανουαρίου 2026 τίθεται σε πλειστηριασμό το σύνολο της ποσότητας των δικαιωμάτων για τα οποία θα είχε πραγματοποιηθεί δωρεάν κατανομή το εν λόγω έτος, εξαιρουμένης της ποσότητας δικαιωμάτων που αναφέρεται στο άρθρο 3γ παράγραφος 6 και στο άρθρο 10α παράγραφος 8 τέταρτο εδάφιο.»

β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«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 για 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) οι παράγραφοι 3 και 4 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. 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 λεπτομερών ρυθμίσεων για τον πλειστηριασμό 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 Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ). Η ποσότητα των εκπλειστηριαζόμενων δικαιωμάτων από κάθε κράτος μέλος σε κάθε περίοδο είναι ανάλογη με το μερίδιό του στο σύνολο των αποδιδόμενων στις αεροπορικές μεταφορές εκπομπών για όλα τα κράτη μέλη για το έτος αναφοράς, οι οποίες έχουν αποτελέσει αντικείμενο έκθεσης σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3 και εξακρίβωσης σύμφωνα με το άρθρο 15. Για κάθε περίοδο που αναφέρεται στο άρθρο 13, το έτος αναφοράς είναι το ημερολογιακό έτος που λήγει 24 μήνες πριν από την έναρξη της περιόδου την οποία αφορά ο πλειστηριασμός. Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις διασφαλίζουν ότι τηρούνται οι αρχές που καθορίζονται στο άρθρο 10 παράγραφος 4 πρώτο εδάφιο.

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 τρίτο εδάφιο ΣΛΕΕ και εγγράφονται στον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης. Τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν τα έσοδα που δημιουργούνται από τον πλειστηριασμό δικαιωμάτων ή την ισοδύναμη οικονομική αξία αυτών των εσόδων σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 3 της παρούσας οδηγίας.».

4) Τα άρθρα 3ε και 3στ απαλείφονται.

5) Το άρθρο 11α τροποποιείται ως εξής:

α) οι παράγραφοι 1, 2 και 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 που έχουν 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 δυνάμει του άρθρου 12 παράγραφος 9:

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·
 - 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 κράτος που είναι συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας του Παρισιού κατά τη στιγμή της χρήσης·
 - β) προέρχονται από κράτος που περιλαμβάνεται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 25α παράγραφος 3 ως συμμετέχον στο σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των ανθρακούχων εκπομπών για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (CORSIA) του ΔΟΠΑ. Η προϋπόθεση αυτή δεν ισχύει για τις εκπομπές που πραγματοποιήθηκαν πριν από το 2027, ούτε για τις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες και τα μικρά αναπτυσσόμενα νησιωτικά κράτη, όπως ορίζονται από τα Ηνωμένα Έθνη, εκτός από τα κράτη 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 λεπτομερείς απαιτήσεις για τις ρυθμίσεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου, 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 εν λόγω ρυθμίσεις λαμβάνουν υπόψη την ευελιξία που παρέχεται στις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες και στα μικρά αναπτυσσόμενα νησιωτικά κράτη σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 22α παράγραφος 2.»

- β) η παράγραφος 4 απαλείφεται·

γ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«8. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις στις οποίες παρατίθενται οι μονάδες που έχουν κριθεί επιλέξιμες από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ και πληρούν τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στις παραγράφους 2 και 3 του παρόντος άρθρου. Η Επιτροπή εκδίδει επίσης εκτελεστικές πράξεις για την επικαιροποίηση του εν λόγω καταλόγου, 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 ακόλουθο κείμενο:

«6. Σύμφωνα με τη μεθοδολογία που καθορίζεται στην εκτελεστική πράξη που αναφέρεται στην παράγραφο 8 του παρόντος άρθρου, τα κράτη μέλη υπολογίζουν ετησίως τις απαιτήσεις αντιστάθμισης για το προηγούμενο ημερολογιακό έτος όσον αφορά τις πτήσεις προς, από και μεταξύ των κρατών που απαριθμούνται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 25α παράγραφος 3, και όσον αφορά τις πτήσεις μεταξύ Ελβετίας ή Ηνωμένου Βασιλείου και κρατών που απαριθμούνται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 25α παράγραφος 3, και έως τις 30 Νοεμβρίου κάθε έτους ενημερώνουν τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

Σύμφωνα με τη μεθοδολογία που καθορίζεται στην εκτελεστική πράξη της παραγράφου 8 του παρόντος άρθρου, τα κράτη μέλη υπολογίζουν επίσης τις συνολικές τελικές απαιτήσεις αντιστάθμισης για μια δεδομένη περίοδο συμμόρφωσης με το σύστημα CORSIA και, έως τις 30 Νοεμβρίου του έτους που έπεται του τελευταίου έτους της σχετικής περιόδου συμμόρφωσης με το σύστημα CORSIA, ενημερώνουν τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που πληρούν τις προϋποθέσεις του τρίτου εδαφίου της παρούσας παραγράφου για τις απαιτήσεις αυτές.

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

- α) οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών είναι κάτοχοι πιστοποιητικού αερομεταφορέα που έχει εκδοθεί από κράτος μέλος, ή έχουν καταχωριστεί σε κράτος μέλος, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών, εξαρτήσεων και εδαφών του εν λόγω κράτους μέλους· και
- β) παράγουν ετήσιες εκπομπές CO₂ άνω των 10 000 τόνων από τη χρήση αεροπλάνων 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 2021.

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·
- vi) 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 κατόπιν των εν λόγω δραστηριοτήτων για την επόμενη δραστηριότητά του.»·

β) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι:

«8. Ο υπολογισμός των αντισταθμιστικών απαιτήσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 6 του παρόντος άρθρου για τους σκοπούς του συστήματος αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές πραγματοποιείται σύμφωνα με μεθοδολογία που προσδιορίζεται από την Επιτροπή όσον αφορά τις πτήσεις προς, από και μεταξύ των κρατών που απαριθμούνται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 3, και τις πτήσεις μεταξύ Ελβετίας ή Ηνωμένου Βασιλείου και κρατών που απαριθμούνται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 3.

Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό της μεθοδολογίας για τον υπολογισμό των απαιτήσεων αντιστάθμισης για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εξειδικεύουν, ειδικότερα, έτι περαιτέρω την εφαρμογή των απαιτήσεων που απορρέουν από τις σχετικές διατάξεις της παρούσας οδηγίας, ιδίως τα άρθρα 3γ, 11α, 12 και 25α, και, στο μέτρο του δυνατού υπό το πρίσμα των σχετικών διατάξεων της παρούσας οδηγίας, από τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές για την προστασία του περιβάλλοντος για το σύστημα CORSIA («πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές του συστήματος CORSIA»).

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 22α παράγραφος 2. Η πρώτη σχετική εκτελεστική πράξη εκδίδεται έως τις 30 Ιουνίου 2024.

9. Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που κατέχουν πιστοποιητικό φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών 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, ακυρώνουν τις μονάδες που αναφέρονται στο άρθρο 11α μόνο ως προς την ποσότητα που κοινοποιείται από το εν λόγω κράτος μέλος, σύμφωνα με την παράγραφο 6, για τη σχετική περίοδο συμμόρφωσης με το CORSIA. Η ακύρωση πραγματοποιείται έως τις 31 Ιανουαρίου 2025 για τις εκπομπές της περιόδου 2021-2023 και έως τις 31 Ιανουαρίου 2028 για τις εκπομπές της περιόδου 2024-2026.».

7) Στο άρθρο 14, προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι:

- «5. Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών υποβάλλουν μία φορά ετησίως έκθεση για τις επιπτώσεις των αεροπορικών μεταφορών που δεν σχετίζονται με το CO₂ από την 1η Ιανουαρίου 2025 και μετά. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή εκδίδει έως τις 31 Αυγούστου 2024 εκτελεστική πράξη σύμφωνα με την πρώτη παράγραφο, προκειμένου να εντάξει τις επιπτώσεις των αεροπορικών μεταφορών που δεν σχετίζονται με το CO₂ σε ένα πλαίσιο παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης. Το εν λόγω πλαίσιο παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης περιλαμβάνει τουλάχιστον τα διαθέσιμα δεδομένα για την τρισδιάστατη τροχιά του αεροσκάφους, και για την υγρασία και τη θερμοκρασία περιβάλλοντος, ώστε να είναι δυνατή η παραγωγή ισοδύναμου CO₂ ανά πτήση. Η Επιτροπή διασφαλίζει, με την επιφύλαξη των διαθέσιμων πόρων, τη διαθεσιμότητα εργαλείων για τη διευκόλυνση και, στο μέτρο του δυνατού, την αυτοματοποίηση του πλαισίου παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης, προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί ο διοικητικός φόρτος.

Από την 1η Ιανουαρίου 2025, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι κάθε φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών παρακολουθεί και αναφέρει στην αρμόδια αρχή, μετά το τέλος κάθε έτους, τις μη σχετιζόμενες με το CO₂ επιπτώσεις από κάθε αεροσκάφος που χρησιμοποιεί κατά τη διάρκεια κάθε ημερολογιακού έτους, σύμφωνα με τις εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

Η Επιτροπή υποβάλλει σε ετήσια βάση από το 2026, στο πλαίσιο της έκθεσης που αναφέρεται στο άρθρο 10 παράγραφος 5, έκθεση σχετικά με τα αποτελέσματα της εφαρμογής του πλαισίου παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου.

Έως την 31η Δεκεμβρίου 2027, με βάση τα αποτελέσματα της εφαρμογής του πλαισίου παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης για τις επιπτώσεις των αεροπορικών μεταφορών που δεν σχετίζονται με το CO₂, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση και, κατά περίπτωση, αφού προηγουμένως διενεργήσει εκτίμηση επιπτώσεων, νομοθετική πρόταση για τον μετριασμό των επιπτώσεων των αεροπορικών μεταφορών που δεν σχετίζονται με το CO₂, επεκτείνοντας το πεδίο εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ ώστε να συμπεριλάβει τις επιπτώσεις των αεροπορικών μεταφορών που δεν σχετίζονται με το CO₂.

6. Η Επιτροπή δημοσιεύει, τουλάχιστον, τα ακόλουθα συγκεντρωτικά δεδομένα σχετικά με τις ετήσιες εκπομπές από αεροπορικές δραστηριότητες που αναφέρονται στα κράτη μέλη ή διαβιβάζονται στην Επιτροπή σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/2066 της Επιτροπής* και το άρθρο 7 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/1603 της Επιτροπής** το αργότερο τρεις μήνες μετά την αντίστοιχη προθεσμία υποβολής εκθέσεων και με φιλικό προς τον χρήστη τρόπο:

α) ανά ζεύγος αεροδρομίων εντός του ΕΟΧ:

ι) τις εκπομπές από όλες τις πτήσεις·

- ii) τον συνολικό αριθμό των πτήσεων·
 - iii) τον συνολικό αριθμό των επιβατών·
 - iv) τους τύπους των αεροσκαφών·
- β) ανά φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών:
- i) τα δεδομένα για τις εκπομπές από τις πτήσεις εντός του EOX, από τις πτήσεις που αναχωρούν από τον EOX, από τις πτήσεις προς τον EOX και από τις πτήσεις μεταξύ δύο τρίτων χωρών, καταναμεμημένα ανά ζεύγος κρατών, και τα δεδομένα για τις εκπομπές που υπόκεινται στην υποχρέωση ακύρωσης επιλέξιμων στο πλαίσιο του CORSIA μονάδων εκπομπών·
 - ii) την ποσότητα των απαιτήσεων αντιστάθμισης, η οποία υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 8·
 - iii) το ποσό και το είδος των πιστωτικών μορίων σύμφωνα με το άρθρο 11α, που χρησιμοποιήθηκαν για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις αντιστάθμισης του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών που αναφέρεται στο σημείο ii) του παρόντος στοιχείου·
 - iv) την ποσότητα και το είδος των χρησιμοποιούμενων καυσίμων που έχουν μηδενικό συντελεστή εκπομπών βάσει της παρούσας οδηγίας ή που παρέχουν στον φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών το δικαίωμα να λαμβάνει δικαιώματα σύμφωνα με το άρθρο 3γ παράγραφος 6.

Για τα στοιχεία α) και β) της πρώτης παραγράφου, σε ειδικές περιπτώσεις στις οποίες φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών δραστηριοποιείται σε πολύ περιορισμένο αριθμό ζευγών αεροδρομίων ή σε πολύ περιορισμένο αριθμό ζευγών κρατών που υπόκεινται σε απαιτήσεις αντιστάθμισης ή σε πολύ περιορισμένο αριθμό ζευγών κρατών που δεν υπόκεινται σε απαιτήσεις αντιστάθμισης, ο εν λόγω φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορεί να ζητήσει από το εντεταλμένο κράτος μέλος τη μη δημοσίευση των εν λόγω δεδομένων σε επίπεδο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, εξηγώντας τους λόγους για τους οποίους η δημοσιοποίηση θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι βλάπτει τα εμπορικά συμφέροντά του. Βάσει του εν λόγω αιτήματος, το εντεταλμένο κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει από την Επιτροπή τη δημοσίευση των στοιχείων αυτών σε υψηλότερο επίπεδο συγκέντρωσης. Η Επιτροπή αποφασίζει επί του αιτήματος.

-
- * 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).
- ** 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).».

8) Το άρθρο 18α τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Εάν, κατά τα πρώτα δύο έτη περιόδου προβλεπόμενης στο άρθρο 13, ένας φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εμπίπτει στις διατάξεις της παραγράφου 1 στοιχείο β) του παρόντος άρθρου δεν έχει παραδώσει στο οικείο εντεταλμένο κράτος μέλος κανένα κατανεμημένο δικαίωμα εκπομπής από πτήσεις που έχει εκτελέσει, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών μεταβιβάζεται σε άλλο εντεταλμένο κράτος μέλος για την επόμενη περίοδο. Το νέο εντεταλμένο κράτος μέλος είναι το κράτος μέλος με τις περισσότερες κατ' εκτίμηση παραδιδόμενες εκπομπές από πτήσεις που έχει εκτελέσει ο εν λόγω φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών κατά τα δύο πρώτα έτη της προηγούμενης περιόδου.»

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 Ι· εάν φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών δεν έχει ασκήσει αεροπορική δραστηριότητα του παραρτήματος Ι κατά τη διάρκεια των τεσσάρων συναπτών ημερολογιακών ετών που προηγούνται της επικαιροποίησης του καταλόγου, ο εν λόγω φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών δεν περιλαμβάνεται στον κατάλογο.»

9) Το άρθρο 25α τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Η Ένωση και τα κράτη μέλη της εξακολουθούν να επιδιώκουν συμφωνίες για παγκόσμια μέτρα μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις αεροπορικές μεταφορές, σύμφωνα με τους στόχους του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1119 και της συμφωνίας του Παρισιού. Με την προοπτική οιασδήποτε τέτοιας συμφωνίας, η Επιτροπή εξετάζει αν χρειάζονται τροποποιήσεις της παρούσας οδηγίας, όπως εφαρμόζεται στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών.»

β) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι:

«3. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστική πράξη στην οποία παρατίθενται κράτη εκτός των χωρών του ΕΟΧ, της Ελβετίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, τα οποία θεωρείται ότι εφαρμόζουν το σύστημα CORSIA για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, με τιμή βάσης του 2019 για την περίοδο 2021-2023 και τιμή βάσης το 85% των εκπομπών του 2019 για κάθε έτος από το 2024. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 22α παράγραφος 2.

4. Όσον αφορά τις εκπομπές που πραγματοποιούνται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026 από πτήσεις προς ή από κράτη που παρατίθενται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, 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 που πραγματοποιούνται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026 από πτήσεις μεταξύ του ΕΟΧ και κρατών τα οποία δεν παρατίθενται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, εκτός από τις πτήσεις προς την Ελβετία και προς 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 προς και από λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες και 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 του παρόντος άρθρου 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 όσον αφορά τις εν λόγω εκπομπές.

7. Όταν η Επιτροπή διαπιστώνει σημαντική στρέβλωση του ανταγωνισμού, όπως μία στρέβλωση που μπορεί να προκληθεί από τρίτη χώρα που εφαρμόζει το σύστημα CORSIA με λιγότερο αυστηρό τρόπο στο εθνικό της δίκαιο ή που δεν εφαρμόζει τις διατάξεις του συστήματος CORSIA κατά τρόπο ισότιμο για όλους τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, και η οποία είναι επιζήμια για 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 εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για την εξαίρεση των εν λόγω φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών από τις απαιτήσεις αντιστάθμισης που ορίζονται στο άρθρο 12 παράγραφος 9 όσον αφορά τις εκπομπές από πτήσεις προς και από τα εν λόγω κράτη. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 22α παράγραφος 2.

8. Όταν φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που κατέχουν πιστοποιητικό αερομεταφορέα το οποίο έχει εκδοθεί από κράτος μέλος ή οι οποίοι έχουν καταχωριστεί σε κράτος μέλος, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών, εξαρτήσεων και εδαφών του εν λόγω κράτους μέλους, εκτελούν πτήσεις μεταξύ δύο διαφορετικών κρατών που παρατίθενται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, συμπεριλαμβανομένων των πτήσεων που πραγματοποιούνται μεταξύ της Ελβετίας, του Ηνωμένου Βασιλείου και κρατών που παρατίθενται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, και τα εν λόγω κράτη επιτρέπουν στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να χρησιμοποιούν άλλες μονάδες από εκείνες του καταλόγου που εγκρίνεται σύμφωνα με το άρθρο 11α παράγραφος 8, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που επιτρέπουν στους εν λόγω φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να χρησιμοποιούν τύπους μονάδων επιπλέον αυτών που περιλαμβάνονται στον κατάλογο ή να μη δεσμεύονται από τις προϋποθέσεις του άρθρου 11α παράγραφοι 2 και 3 όσον αφορά τις εκπομπές από τις εν λόγω πτήσεις. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 22α παράγραφος 2.».

- 10) Τα άρθρα 28α και 28β αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 28α

Εφαρμοστέες παρεκκλίσεις πριν την υποχρεωτική εφαρμογή του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου του ΔΟΠΑ

1. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 12 παράγραφος 3, το άρθρο 14 παράγραφος 3 και το άρθρο 16, τα κράτη μέλη θεωρούν ότι ικανοποιούνται οι απαιτήσεις των εν λόγω διατάξεων και δεν αναλαμβάνουν δράση κατά των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών όσον αφορά:
 - α) όλες τις εκπομπές πτήσεων προς και από αεροδρόμια που βρίσκονται σε κράτη εκτός του ΕΟΧ, με εξαίρεση τις πτήσεις προς αεροδρόμια που βρίσκονται στο Ηνωμένο Βασίλειο ή την Ελβετία, για κάθε ημερολογιακό έτος από την 1η Ιανουαρίου 2021 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026, με την επιφύλαξη της επανεξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 28β·
 - β) όλες τις εκπομπές πτήσεων μεταξύ αεροδρομίου που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή κατά την έννοια του άρθρου 349 ΣΛΕΕ και αεροδρομίου που βρίσκεται σε άλλη περιοχή του ΕΟΧ, για κάθε ημερολογιακό έτος από την 1η Ιανουαρίου 2013 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2023, με την επιφύλαξη της επανεξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 28β.

Για τους σκοπούς των άρθρων 11α, 12 και 14, οι επαληθευμένες εκπομπές από πτήσεις άλλες από εκείνες που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου θεωρείται ότι είναι οι επαληθευμένες εκπομπές του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

2. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 3δ παράγραφος 3, η ποσότητα δικαιωμάτων που τίθενται σε πλειστηριασμό από κάθε κράτος μέλος για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2013 έως την 31η Δεκεμβρίου 2026 μειώνεται ώστε να αντιστοιχεί στο μερίδιό του από τις εκπομπές των αεροπορικών μεταφορών από πτήσεις που δεν υπόκεινται στις παρεκκλίσεις που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β) της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.
3. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 3ζ, δεν ζητείται από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να υποβάλλουν σχέδια παρακολούθησης στα οποία καθορίζονται μέτρα για την παρακολούθηση και την υποβολή σχετικής έκθεσης όσον αφορά τις εκπομπές που αφορούν τις πτήσεις που υπόκεινται στις παρεκκλίσεις που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β) της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.
4. Κατά παρέκκλιση από τα άρθρα 3ζ, 12, 15 και 18α, αν οι συνολικές ετήσιες εκπομπές ενός φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών είναι χαμηλότερες από 25.000 τόνους CO₂ ή αν οι συνολικές ετήσιες εκπομπές ενός φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών είναι χαμηλότερες από 3.000 τόνους CO₂ από πτήσεις εκτός αυτών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία α) και β) του παρόντος άρθρου, οι εκπομπές του θεωρούνται επαληθευμένες, εφόσον προσδιορίζονται βάσει του εργαλείου για μικρούς προξένους εκπομπών το οποίο έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 606/2010 της Επιτροπής* και έχει τροφοδοτηθεί από την υπηρεσία Eurocontrol με στοιχεία προερχόμενα από το μέσο του για τη στήριξη του ΣΕΔΕ. Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν απλοποιημένες διαδικασίες για τους μη εμπορικούς φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, εάν οι εν λόγω διαδικασίες παρέχουν επίπεδο ακρίβειας όχι κατώτερο από αυτό που παρέχει το εργαλείο μικρών προξένων εκπομπών.
5. Η παράγραφος 1 του παρόντος άρθρου εφαρμόζεται σε χώρες με τις οποίες επιτεύχθηκε συμφωνία δυνάμει του άρθρου 25 ή 25α μόνο σύμφωνα με τους όρους μιας τέτοιας συμφωνίας.

Άρθρο 28β

Υποβολή και αξιολόγηση εκθέσεων από την Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου του ΔΟΠΑ

1. Πριν από την 1η Ιανουαρίου 2027 και, εν συνεχεία, κάθε τρία έτη, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την πρόοδο των διαπραγματεύσεων στον ΔΟΠΑ για την εφαρμογή του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου που θα εφαρμοστεί στις εκπομπές από το 2021, ιδίως όσον αφορά:
 - α) τα σχετικά μέσα του ΔΟΠΑ, συμπεριλαμβανομένων των προτύπων και των συνιστώμενων πρακτικών, καθώς και την πρόοδο στην εφαρμογή όλων των στοιχείων της δέσμης μέτρων του ΔΟΠΑ για την επίτευξη του μακροπρόθεσμου παγκόσμιου φιλόδοξου στόχου που εγκρίθηκε κατά την 41η συνέλευση του ΔΟΠΑ·
 - β) τις συστάσεις που εγκρίνει το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ σχετικά με το παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο, συμπεριλαμβανομένων ενδεχόμενων αλλαγών στις τιμές βάσης·
 - γ) τη δημιουργία παγκόσμιου μητρώου·
 - δ) τα εθνικά μέτρα που θα έχουν λάβει τρίτες χώρες για την εφαρμογή του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου που θα εφαρμοστεί στις εκπομπές από το 2021·
 - ε) το επίπεδο συμμετοχής τρίτων χωρών στην αντιστάθμιση στο πλαίσιο του συστήματος CORSIA, συμπεριλαμβανομένων των συνεπειών των επιφυλάξεών τους όσον αφορά τη συμμετοχή αυτή· και

στ) άλλες σχετικές διεθνείς εξελίξεις και εφαρμοστέα μέσα, καθώς και την πρόοδο για τη μείωση των συνολικών επιπτώσεων των αεροπορικών μεταφορών στην κλιματική αλλαγή.

Σύμφωνα με την παγκόσμια αποτίμηση της συμφωνίας του Παρισιού, η Επιτροπή υποβάλλει επίσης έκθεση σχετικά με τις προσπάθειες να επιτευχθεί ο μακροπρόθεσμος παγκόσμιος φιλόδοξος στόχος για τη μείωση των εκπομπών CO₂ του κλάδου των αεροπορικών μεταφορών ώστε να επιτευχθεί ουδέτερο ισοζύγιο έως το 2050, με βάση τα κριτήρια που αναφέρονται στα στοιχεία α) έως στ) του πρώτου εδαφίου.

2. Έως την 1η Ιουλίου 2026, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο στην οποία αξιολογεί την περιβαλλοντική ακεραιότητα του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου του ΔΟΠΑ, συμπεριλαμβανομένης της γενικής φιλοδοξίας του σε σχέση με τους στόχους της συμφωνίας του Παρισιού, το επίπεδο συμμετοχής στην αντιστάθμιση στο πλαίσιο του συστήματος CORSIA, την εκτελεστότητά του, τη διαφάνεια, τις κυρώσεις για μη συμμόρφωση, τις διαδικασίες για συμμετοχή του κοινού, την ποιότητα των πιστωτικών μορίων αντιστάθμισης, την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών, τα μητρώα, τη λογοδοσία, καθώς και τους κανόνες σχετικά με τη χρήση βιοκαυσίμων. Η Επιτροπή δημοσιεύει την εν λόγω έκθεση έως την 1η Ιουλίου 2026.

3. Η έκθεση της Επιτροπής που αναφέρεται στην παράγραφο 2 συνοδεύεται από νομοθετική πρόταση, κατά περίπτωση, για τροποποιήσεις στην παρούσα οδηγία, κατά τρόπο σύμφωνο με τους θερμοκρασιακούς στόχους της συμφωνίας του Παρισιού, τη δέσμευση της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας με ορίζοντα το 2030 και τον στόχο της επίτευξης κλιματικής ουδετερότητας το αργότερο έως το 2050, και προκειμένου να εξασφαλιστεί η περιβαλλοντική ακεραιότητα και η αποδοτικότητα της δράσης της Ένωσης για το κλίμα. Μια συνοδευτική πρόταση περιλαμβάνει, κατά περίπτωση, την εφαρμογή του ΣΕΔΕ της ΕΕ στις πτήσεις που αναχωρούν από αεροδρόμια που βρίσκονται σε κράτη του ΕΟΧ προς αεροδρόμια που βρίσκονται εκτός του ΕΟΧ από τον Ιανουάριο του 2027 και αποκλείει τις εισερχόμενες πτήσεις από αεροδρόμια που βρίσκονται εκτός του ΕΟΧ σε περίπτωση που από την έκθεση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 προκύπτει ότι:
- α) η συνέλευση του ΔΟΠΑ έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025 δεν ενίσχυσε το σύστημα CORSIA σύμφωνα με την επίτευξη του μακροπρόθεσμου παγκόσμιου φιλόδοξου στόχου του για την εκπλήρωση των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού· ή
 - β) τα κράτη που απαριθμούνται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 3 αντιπροσωπεύουν λιγότερο από το 70 % των εκπομπών των διεθνών αεροπορικών μεταφορών με βάση τα πλέον πρόσφατα διαθέσιμα δεδομένα.

Η συνοδευτική πρόταση παρέχει επίσης, κατά περίπτωση, τη δυνατότητα στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να αφαιρούν τυχόν δαπάνες που προκύπτουν από την αντιστάθμιση του CORSIA στα εν λόγω δρομολόγια, ώστε να αποφεύγεται η διπλή χρέωση. Εάν δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις που αναφέρονται στα στοιχεία α) και β) του πρώτου εδαφίου της παρούσας παραγράφου, η πρόταση τροποποιεί την παρούσα οδηγία, κατά περίπτωση, ώστε να συνεχίσει να εφαρμόζει το ΣΕΔΕ της ΕΕ μόνο στις πτήσεις εντός του ΕΟΧ, στις πτήσεις προς την Ελβετία και το Ηνωμένο Βασίλειο και στις πτήσεις προς κράτη που δεν απαριθμούνται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 3.

* Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 606/2010 της Επιτροπής, της 9ης Ιουλίου 2010, με τον οποίο εγκρίνεται απλουστευμένο εργαλείο που εκπονήθηκε από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol) για τον υπολογισμό της κατανάλωσης καυσίμου από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών με χαμηλά επίπεδα εκπομπών (ΕΕ L 175 της 10.7.2010, σ. 25).».

11) Στο άρθρο 30, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«8. Το 2026, η Επιτροπή περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία στην έκθεση που προβλέπεται στο άρθρο 10 παράγραφος 5:

- α) αξιολόγηση των περιβαλλοντικών και κλιματικών επιπτώσεων των πτήσεων κάτω των 1 000 km και εξέταση επιλογών για τη μείωση των εν λόγω επιπτώσεων, συμπεριλαμβανομένης της εξέτασης των διαθέσιμων εναλλακτικών τρόπων δημόσιων μεταφορών και της αυξημένης χρήσης βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών·
- β) αξιολόγηση των περιβαλλοντικών και κλιματικών επιπτώσεων των πτήσεων που εκτελούνται από φορείς εκμετάλλευσης που εξαιρούνται σύμφωνα με το στοιχείο η) ή ια) της καταχώρισης «Αεροπορικές μεταφορές» της στήλης «Δραστηριότητες» του πίνακα του παραρτήματος I, και εξέταση των επιλογών για τη μείωση των εν λόγω επιπτώσεων·
- γ) αξιολόγηση των κοινωνικών επιπτώσεων της παρούσας οδηγίας στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένου του εργατικού δυναμικού του και του κόστους των αεροπορικών μετακινήσεων· και
- δ) αξιολόγηση της συνδεσιμότητας δια αέρος των νησιών και των απομακρυσμένων περιοχών, συμπεριλαμβανομένης της εξέτασης ζητημάτων ανταγωνιστικότητας και διαρροής άνθρακα, καθώς και των περιβαλλοντικών και κλιματικών επιπτώσεων.

Η έκθεση που προβλέπεται στο άρθρο 10 παράγραφος 5 λαμβάνεται επίσης υπόψη, κατά περίπτωση, στη μελλοντική αναθεώρηση της παρούσας οδηγίας.».

- 12) Τα παραρτήματα I και IV τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

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.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, 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 μέτρων εθνικού δικαίου τα οποία θεσπίζουν στον τομέα που διέπει η παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3
Έναρξη ισχύος

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

Άρθρο 4
Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

....,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο/Η Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1) Στη στήλη «Δραστηριότητες» στον πίνακα στο παράρτημα I της οδηγίας 2003/87/EK, η καταχώριση «Αεροπορικές μεταφορές» τροποποιείται ως ακολούθως:

α) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος μετά την πρώτη παράγραφο:

«Πτήσεις μεταξύ αεροδρομίων που βρίσκονται σε δύο διαφορετικά κράτη τα οποία παρατίθενται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 3 και πτήσεις μεταξύ της Ελβετίας ή του Ηνωμένου Βασιλείου και κρατών που απαριθμούνται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 3 και, για τους σκοπούς του άρθρου 12 παράγραφοι 6 και 8 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) οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών είναι κάτοχοι πιστοποιητικού αερομεταφορέα που έχει εκδοθεί από κράτος μέλος, ή έχουν καταχωριστεί σε κράτος μέλος, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών, εξαρτήσεων και εδαφών του εν λόγω κράτους μέλους· και

β) παράγουν ετήσιες εκπομπές CO₂ άνω των 10 000 τόνων από τη χρήση αεροπλάνων με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg που πραγματοποιούν πτήσεις οι οποίες καλύπτονται από το παρόν παράρτημα, εκτός από εκείνες που αναχωρούν και φθάνουν στο ίδιο κράτος μέλος, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών του ίδιου κράτους μέλους, από την 1η Ιανουαρίου 2021· 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·
- vi) 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 κατόπιν των εν λόγω δραστηριοτήτων για την επόμενη δραστηριότητά του.»·

β) στο σημείο i), ο αριθμός «30 000» αντικαθίσταται από τον αριθμό «50 000».

2) Στο παράρτημα IV μέρος Β της οδηγίας 2003/87/EK, το τμήμα «Παρακολούθηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα» τροποποιείται ως εξής:

α) η ακόλουθη πρόταση προστίθεται στο τέλος της τέταρτης παραγράφου:

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

β) Η ακόλουθη παράγραφος παρεμβάλλεται μετά την τέταρτη παράγραφο:

«Οι εκπομπές από ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης που χρησιμοποιούν υδρογόνο από ανανεώσιμες πηγές σύμφωνα με το άρθρο 25 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 ταξινομούνται ως μηδενικές εκπομπές για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που τα χρησιμοποιούν, έως ότου εκδοθεί η εκτελεστική πράξη που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 της παρούσας οδηγίας.».
