ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 13.5.2020
COM(2020) 194 final

2020/0078 (NLE)

Πρόταση

# ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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

# ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

## 1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η παρούσα πρόταση αφορά απόφαση για τον καθορισμό της θέσης που πρέπει να ληφθεί, εξ ονόματος της Ένωσης, στο πλαίσιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) όσον αφορά την εθελοντική συμμετοχή στο σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύστημα CORSIA) από την 1η Ιανουαρίου 2021 και την επιλογή που προκρίθηκε για τον υπολογισμό των απαιτήσεων αντιστάθμισης των φορέων εκμετάλλευσης αεροπλάνων κατά την περίοδο 2021-2023.

## 2. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

### 2.1. Η Σύμβαση του Σικάγου και η Συμφωνία των Παρισίων

Η Σύμβαση του Σικάγου (στο εξής: Σύμβαση του Σικάγου) έχει ως στόχο τη ρύθμιση των διεθνών αεροπορικών μεταφορών. Άρχισε να ισχύει στις 4 Απριλίου 1947 και με αυτήν ιδρύθηκε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ).

Η Συμφωνία των Παρισίων εγκρίθηκε, τον Δεκέμβριο του 2015, από τη Συνδιάσκεψη των Μερών της Σύμβασης-Πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή, στόχος της οποίας είναι να περιοριστεί η αύξηση της θερμοκρασίας του πλανήτη αρκετά κάτω από τους 2°C ως προς τα προβιομηχανικά επίπεδα και να συνεχιστούν οι προσπάθειες για τον περιορισμό της αύξησης της θερμοκρασίας στον 1,5°C. Όλοι οι τομείς της οικονομίας, μεταξύ των οποίων είναι και οι διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, πρέπει να συμβάλουν στην επίτευξη μείωσης των εν λόγω εκπομπών.

Όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ είναι συμβαλλόμενα μέρη και των δύο Συμφωνιών. Η ΕΕ και τα κράτη μέλη της είναι συμβαλλόμενα μέρη της Συμφωνίας των Παρισίων και έχουν αναλάβει από κοινού δέσμευση να μειώσουν τις οικείες εκπομπές αερίων θερμοκηπίου.

### 2.2. Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας

Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) είναι ειδικευμένος οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών. Σκοπός και στόχοι του Οργανισμού είναι η ανάπτυξη των αρχών και των τεχνικών διεθνούς αεροναυτιλίας και η προώθηση του σχεδιασμού και της ανάπτυξης των διεθνών αεροπορικών μεταφορών. Η ΕΕ είναι παρατηρητής ad hoc σε πολλά όργανα του ΔΟΠΑ (Συνέλευση και άλλα τεχνικά όργανα).

### 2.3. Το σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation – σύστημα CORSIA)

Τα διεθνή πρότυπα και οι συνιστώμενες πρακτικές (Standards and Recommended Practices – SARP) για την προστασία του περιβάλλοντος — σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύστημα CORSIA) εγκρίθηκαν, ως παράρτημα 16 τόμος IV της Σύμβασης του Σικάγου, από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ κατά τη 214η συνοδό του, στις 27 Ιουνίου 2018.

Οι απαιτήσεις παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (ΠΥΕ) που αφορούν τις εκπομπές CO2 από διεθνείς πτήσεις, βάσει του παραρτήματος 16 τόμος IV, εφαρμόζονται από την 1η Ιανουαρίου 2019. Οι απαιτήσεις αντιστάθμισης των εκπομπών CO2, βάσει του παραρτήματος 16 τόμος IV, θα εφαρμοστούν από την 1η Ιανουαρίου 2021.

Βάσει του κεφαλαίου 3 παράγραφοι 3.1.3 και 3.2.1 και του προσαρτήματος 1 («Διοικητικές Διαδικασίες») του παραρτήματος 16 τόμος IV, απαιτείται από τα κράτη να κοινοποιήσουν στον ΔΟΠΑ, έως τις 30 Ιουνίου 2020

- την απόφασή τους να συμμετάσχουν εθελοντικά, ή να διακόψουν την εθελοντική συμμετοχή, από την 1η Ιανουαρίου 2021[1].
- ποια επιλογή προέκριναν για τον υπολογισμό των απαιτήσεων αντιστάθμισης των φορέων εκμετάλλευσης αεροπλάνων κατά την περίοδο 2021-2023.

### 2.4. Το σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ

Ο τομέας των αερομεταφορών έχει συμπεριληφθεί στο σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ (ΣΕΔΕ της ΕΕ) από το 2012[2]. Το ΣΕΔΕ της ΕΕ κάλυψε τις εκπομπές από πτήσεις που προσγειώνονται στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΟΧ) και απογειώνονται από αυτόν, συμπεριλαμβανομένων των πτήσεων προς και από τρίτες χώρες. Ωστόσο, για να δοθεί ώθηση στο πλαίσιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας και για να διευκολυνθεί η πρόοδος προς μια παγκόσμια προσέγγιση για την αντιμετώπιση των εκπομπών από τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η Ένωση ενέκρινε προσωρινές παρεκκλίσεις για να περιοριστεί το γεωγραφικό πεδίο, ώστε να καλύπτει μόνο τις πτήσεις εντός του ΕΟΧ, εξαιρουμένων των πτήσεων εκτός του ΕΟΧ, εν αναμονή των διεθνών εξελίξεων[3].

Η τελευταία αναθεώρηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, το 2017, αποτυπώνει ότι εννοείται, όπως διατυπώνεται στο άρθρο 28β, ότι το σύστημα CORSIA θα ληφθεί υπόψη μέσω τροποποίησης του καθεστώτος που διέπει το ΣΕΔΕ της ΕΕ, υπό την επιφύλαξη αξιολόγησης των βασικών χαρακτηριστικών του CORSIA, μεταξύ άλλων όσον αφορά τη συμμετοχή, και ότι αυτό θα πρέπει να επιτευχθεί κατά τρόπο συνεπή με τον στόχο της ΕΕ για το κλίμα για το 2030 (σύμφωνα με την αρχή περί μη οπισθοδρόμησης στο πλαίσιο της Συμφωνίας των Παρισίων[4]).

## 3. ΘΕΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ ΕΞ ΟΝΟΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΈΝΩΣΗΣ

### 3.1. Ιστορικό

Η Ένωση είναι ένθερμη υποστηρίκτρια του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου του ΔΟΠΑ για τις διεθνείς αεροπορικές εκπομπές, το σύστημα CORSIA, το οποίο συμβάλλει στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Η στήριξη της Ένωσης έχει αποδειχθεί, μεταξύ

---

1 Η παράγραφος 3.1.3 αναφέρεται στην «συμπερίληψη του κράτους στο έγγραφο του ΔΟΠΑ με τίτλο "CORSIA States for Chapter 3 State Pairs" (Κράτη CORSIA για τα ζεύγη κρατών του κεφαλαίου 3)». Η παράγραφος περιλαμβάνει σημείωση στην οποία διευκρινίζεται ότι το εν λόγω έγγραφο αναφέρεται σε «κράτη που έχουν προσφερθεί εθελοντικά να συμμετάσχουν κατά τις περιόδους συμμόρφωσης από την 1η Ιανουαρίου 2021 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026». Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι, βάσει του προσαρτήματος 1, απαιτείται από τα κράτη να κοινοποιούν στον ΔΟΠΑ κάθε απόφαση για διακοπή της εθελοντικής συμμετοχής, έως τις 30 Ιουνίου κάθε έτους που προηγείται του έτους κατά το οποίο θα διακοπεί η εθελοντική συμμετοχή.

2 Οδηγία 2008/101/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ 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.

3 Σε περίπτωση που το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο δεν εγκρίνουν καμία τροποποίηση της οδηγίας για το ΣΕΔΕ της ΕΕ έως τον Δεκέμβριο του 2023, το ΣΕΔΕ της ΕΕ για τις αεροπορικές μεταφορές θα επανέλθει αυτομάτως στο αρχικό του πεδίο εφαρμογής, δηλαδή να καλύπτει όλες τις πτήσεις που αναχωρούν από αερολιμένες στα κράτη μέλη της ΕΕ και όλα τα κράτη της ΕΖΕΣ και φθάνουν σε άλλους αερολιμένες της ΕΕ/ΕΖΕΣ ή σε τρίτες χώρες και, εάν δεν εξαιρούνται μέσω κατ' εξουσιοδότηση νομοθεσίας, τις εισερχόμενες πτήσεις σε αερολιμένες στην ΕΕ/ΕΖΕΣ από τρίτες χώρες.

4 Άρθρο 3 της Συμφωνίας των Παρισίων.

άλλων, από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, με την τροποποίηση του ΣΕΔΕ της ΕΕ τρεις φορές προκειμένου να διευκολυνθεί η πρόοδος στον ΔΟΠΑ.

Αν και ο αρχικός στόχος του CORSIA περιορίζεται στην αντιστάθμιση της αύξησης των εκπομπών από το 2020, είναι σημαντικό να υποστηριχθεί η αρχική πρόοδος και να υπάρξει συμβολή στην επαρκή συμμετοχή προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος του.

Με την απόφαση (ΕΕ) 2016/915 του Συμβουλίου[5] καθορίστηκε η θέση της Ένωσης όσον αφορά το διεθνές νομοθέτημα που θα εκπονηθεί στο πλαίσιο των οργάνων του ΔΟΠΑ με σκοπό την εφαρμογή από το 2020 ενός ενιαίου παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου για τις εκπομπές από τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές.

Αντικείμενο του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2392[6] είναι ιδίως η «προετοιμασία για την εφαρμογή ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου από το 2021». Όπως αναφέρεται στον κανονισμό, «[η] θέση σε λειτουργία στην πράξη [του εν λόγω μέτρου] θα απαιτήσει ενέργειες από τα μέρη του ΔΟΠΑ σε εθνικό επίπεδο.».

Το άρθρο 28β της οδηγίας 2003/87/ΕΚ (οδηγία για το ΣΕΔΕ)[7] ορίζει ότι «εντός 12 μηνών από την έκδοση των σχετικών νομικών μέσων από τον ΔΟΠΑ, και προτού καταστεί επιχειρησιακό το παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο, η Επιτροπή παρουσιάζει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στην οποία εξετάζονται τρόποι για την ενσωμάτωση αυτών των νομικών μέσων στην ενωσιακή νομοθεσία μέσω αναθεώρησης της παρούσας οδηγίας. Στην έκθεση αυτή η Επιτροπή επίσης εξετάζει τους κανόνες που ισχύουν στις πτήσεις εντός του ΕΟΧ, ανάλογα με την περίπτωση. Η έκθεση εξετάζει επίσης τη φιλοδοξία και τη συνολική περιβαλλοντική ακεραιότητα του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου, συμπεριλαμβανομένης της γενικής φιλοδοξίας του σε σχέση με τους στόχους της συμφωνίας των Παρισίων, το επίπεδο συμμετοχής, 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 εξακρίβωση των εκπομπών, τα μητρώα, τη λογοδοσία, καθώς και τους κανόνες σχετικά με τη χρήση βιοκαυσίμων.».

Με την απόφαση (ΕΕ) 2018/2027 του Συμβουλίου[8] καθορίστηκε η θέση που πρέπει να ληφθεί, εξ ονόματος της Ένωσης, στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ σχετικά την πρώτη έκδοση των SARP για το σύστημα CORSIA όσον αφορά τις διαφορές που πρέπει να κοινοποιούνται. Σύμφωνα με την εν λόγω απόφαση, τα κράτη μέλη κοινοποίησαν τις διαφορές με τον ΔΟΠΑ, επισημαίνοντας τις διαφορές μεταξύ του ΣΕΔΕ της ΕΕ και του συστήματος CORSIA (που

---

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

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

7 Οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου, ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32.

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.

είναι, αντιστοίχως, με βάση τις διαδρομές και με βάση το κράτος) και το ότι η θέση σε εφαρμογή του CORSIA από την ΕΕ θα πραγματοποιηθεί μέσω αναθεώρησης του ΣΕΔΕ της ΕΕ, όπως συμφωνήθηκε κατά την τελευταία αναθεώρησή του, το 2017[9]. Στόχος ήταν να διατηρηθεί το κεκτημένο της ΕΕ και ο χώρος μελλοντικής πολιτικής, καθώς και το επίπεδο φιλοδοξίας της ΕΕ όσον αφορά το κλίμα.

Στις 4 Μαρτίου 2020, η Επιτροπή ενέκρινε πρόταση για «Ευρωπαϊκό Νόμο για το Κλίμα»[10], σύμφωνα με τον οποίο η Ένωση θα δεσμεύεται από στόχο κλιματικής ουδετερότητας στην Ένωση έως το 2050, με σκοπό την επίτευξη του μακροπρόθεσμου στόχου θερμοκρασίας που ορίζεται στο άρθρο 2 της Συμφωνίας των Παρισίων. Η πρόταση βασίζεται στο συμπέρασμα ότι χρειάζεται να ληφθούν πρόσθετα μέτρα με τη συνεισφορά όλων των τομέων, καθώς οι υφιστάμενες πολιτικές αναμένεται να μειώσουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου μόνο κατά 60 % μέχρι το 2050, και άρα χρειάζεται να γίνουν ακόμα πολλά για να επιτευχθεί κλιματική ουδετερότητα.

Τέλος, η Ένωση έχει εκφράσει επανειλημμένως την πολιτική της δέσμευση να εφαρμόσει το σύστημα CORSIA από την έναρξη της πιλοτικής φάσης του. Πιο πρόσφατα, με τη δήλωση εξ ονόματος της ΕΕ και των κρατών μελών της, κατά την 40ή Συνέλευση του ΔΟΠΑ το 2019, δόθηκε η δυνατότητα, αφενός, να επισημανθεί ότι η Ένωση θα διατηρήσει τη θέση πολιτικής της και τη φιλοδοξία της για το κλίμα όσον αφορά την εφαρμογή του CORSIA μέσω του ΣΕΔΕ της ΕΕ και, αφετέρου, να δηλωθεί ότι η Ένωση και τα κράτη μέλη της εξακολουθούν να «υποστηρίζουν σθεναρά το CORSIA» και «να δεσμεύονται πλήρως για την εφαρμογή του από την έναρξη της πιλοτικής φάσης». Η Ένωση έχει υπενθυμίσει συστηματικά την ανάγκη να διατηρηθεί η σχετική νομοθεσία της ΕΕ και η φιλοδοξία για το κλίμα, σύμφωνα με το ΣΕΔΕ της ΕΕ όπως αναθεωρήθηκε τελευταία, και το επανέλαβε αυτό στη διαφορά που κοινοποιήθηκε το 2018, καθώς και στη δήλωση της ΕΕ που υποβλήθηκε στην 40ή Συνέλευση του ΔΟΠΑ. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έχει έκτοτε ζητήσει από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να διασφαλίσουν τη νομοθετική αυτονομία της ΕΕ κατά την εφαρμογή της οδηγίας για το ΣΕΔΕ[11].

### 3.2. Προτεινόμενη θέση

Είναι αναγκαίο να εγκριθεί, πριν από την προθεσμία της 30ής Ιουνίου 2020 που καθορίζεται από τα SARP του συστήματος CORSIA, η θέση εξ ονόματος της Ένωσης, ώστε τα κράτη μέλη να είναι σε θέση να υποβάλουν τις απαραίτητες κοινοποιήσεις.

Όσον αφορά το πρώτο ζήτημα —δηλ. την κοινοποίηση κάθε απόφασης για εθελοντική συμμετοχή ή διακοπή της εθελοντικής συμμετοχής από την 1η Ιανουαρίου 2021— λαμβανομένης υπόψη της πολιτικής δέσμευσης που έχει επανειλημμένως αναλάβει η Ένωση, και που έχει ήδη αναγνωριστεί από τον ΔΟΠΑ, του αναμενόμενου οφέλους για το περιβάλλον και τις διεθνείς μεταφορές που συνδέεται με το σύστημα CORSIA, και της απουσίας οποιασδήποτε βιώσιμης εναλλακτικής λύσης σε παγκόσμιο επίπεδο, προτείνεται να κοινοποιηθεί η εθελοντική συμμετοχή των κρατών μελών από την έναρξη της πιλοτικής φάσης την 1η Ιανουαρίου 2021. Η κοινοποίηση θα υποβληθεί υπό την επιφύλαξη των

---

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

10 Πρόταση της Επιτροπής για κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1999 (ευρωπαϊκός νόμος για το κλίμα) της 4.3.2020, COM(2020) 80.

11 Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 28ης Νοεμβρίου 2019, σχετικά με τη διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή, 2019, στη Μαδρίτη, Ισπανία (COP 25), P9_TA(2019)0079.

διαφορών που κοινοποιήθηκαν το 2018, σύμφωνα με την απόφαση (ΕΕ) 2018/2027 του Συμβουλίου, και τυχόν μελλοντικών διαφορών, και δεν θίγει την αναθεώρηση του ΣΕΔΕ της ΕΕ, όπως συμφωνήθηκε το 2017, ούτε τη φιλοδοξία της ΕΕ για το κλίμα, ούτε την οδηγία για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας[12].

Όσον αφορά το δεύτερο ζήτημα —δηλ. την κοινοποίηση της επιλογής που προκρίθηκε για τον υπολογισμό των απαιτήσεων αντιστάθμισης των φορέων εκμετάλλευσης αεροπλάνων κατά την περίοδο 2021-2023, προτείνεται να προκριθεί η επιλογή των εκπομπών 2021, 2022 και 2023 αντιστοίχως, για κάθε έτος της πιλοτικής φάσης, αντί για τις εκπομπές του 2020 για κάθε αντίστοιχο έτος. Η προσέγγιση αυτή λαμβάνει υπόψη τα αναμενόμενα οφέλη για το περιβάλλον και τις διεθνείς μεταφορές, την ανάγκη παροχής κινήτρων στους φορείς εκμετάλλευσης για να μειώσουν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις τους, και τη σημασία της έγκαιρης δράσης, λαμβάνοντας επίσης υπόψη το μέγεθος του δυνητικού κόστους αντιστάθμισης για τους ευρωπαϊκούς φορείς εκμετάλλευσης και τυχόν επιπτώσεις στη διεθνή ανταγωνιστικότητά τους.Πράγματι, σε σύγκριση με την επιλογή του έτους 2020 ως έτους αναφοράς, η αναφορά στα έτη 2021, 2022 και 2023, αντιστοίχως, αναμένεται να οδηγήσει σε μεγαλύτερη περιβαλλοντική αποτελεσματικότητα. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι εκπομπές από τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές αναμένεται να είναι υψηλότερες το 2021, το 2022 και το 2023 σε σχέση με το 2020, κυρίως λόγω των σημαντικών επιπτώσεων της πανδημίας της COVID-19 στην εναέρια κυκλοφορία και στις εκπομπές.

Στο πλαίσιο αυτό, είναι αναγκαίο να εξασφαλιστεί ότι θα ληφθούν δεόντως υπόψη οι σημερινές και οι πιθανές μελλοντικές διαφορές μεταξύ του δικαίου της Ένωσης και του συστήματος CORSIA. Η προαναφερόμενη κοινοποίηση θα πρέπει, επομένως, να περιλαμβάνει αναφορά στη διαφορά που κοινοποιήθηκε με βάση την απόφαση (ΕΕ) 2018/2027 του Συμβουλίου. Δεδομένου ότι η διαφορά αυτή, στον βαθμό που εξακολουθεί να ισχύει, αφορά μόνο την ανάθεση αρμοδιοτήτων των κρατών έναντι των διαφόρων φορέων εκμετάλλευσης, λόγω ορισμένων σχεδιαστικών διαφορών μεταξύ του CORSIA και του ΣΕΔΕ της ΕΕ, η προαναφερόμενη κοινοποίηση θα πρέπει επίσης να προβλέπει τη δυνατότητα κοινοποίησης πρόσθετων διαφορών.

## 4. ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΜΕ ΑΛΛΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΈΝΩΣΗΣ

Η πρόταση απόφασης συνάδει με άλλες πολιτικές της Ένωσης και τις συμπληρώνει, ιδίως όσον αφορά την ενέργεια, το περιβάλλον και τις μεταφορές. Υπενθυμίζει τη σύνδεση μεταξύ της συμμετοχής στο CORSIA και της αναθεώρησης της οδηγίας για το ΣΕΔΕ της ΕΕ από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, όπως ορίζεται στον κανονισμό 2017/2392. Ωστόσο, η Επιτροπή δεν έχει ακόμη υποβάλει την έκθεση που προβλέπεται στο άρθρο 28β της οδηγίας για το ΣΕΔΕ και, γενικότερα, η μελλοντική απόφαση του νομοθέτη στον τομέα αυτό δεν είναι ακόμη γνωστή. Ως εκ τούτου, η κοινοποίηση αυτή θα πρέπει να θεωρηθεί ως ενδιάμεσο βήμα, λαμβανομένων υπόψη του κεφαλαίου 3 παράγραφοι 3.1.3 και 3.2.1 και του προσάρτηματος 1 του παραρτήματος 16 τόμος IV της Σύμβασης του Σικάγου.

Για να εξασφαλιστεί ότι αυτό το ενδιάμεσο βήμα δεν θίγει μελλοντικές αποφάσεις πολιτικής των συννομοθετών, η κοινοποίηση πρέπει να περιλαμβάνει αναφορά στη διαφορά που έχει ήδη κοινοποιηθεί σύμφωνα με την απόφαση (ΕΕ) 2018/2027 του Συμβουλίου, και στη δυνατότητα κοινοποίησης άλλων πρόσθετων διαφορών, όπως αναφέρεται ανωτέρω.

[12] 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.

## 5. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

### 5.1. Διαδικαστική νομική βάση

*5.1.1. Αρχές*

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

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

*5.1.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση*

Βάσει του κεφαλαίου 3 παράγραφοι 3.1.3 και 3.2.1 και του προσαρτήματος 1 («Διοικητικές Διαδικασίες») του παραρτήματος 16 τόμος IV της Σύμβασης, απαιτείται από τα κράτη να κοινοποιήσουν στον ΔΟΠΑ, έως τις 30 Ιουνίου 2020, την απόφασή τους να συμμετάσχουν εθελοντικά, ή να διακόψουν την εθελοντική συμμετοχή, από την 1η Ιανουαρίου 2021, και ποια επιλογή προέκριναν, σύμφωνα με την παράγραφο 3.2.1 του παραρτήματος 16 τόμος IV της Σύμβασης, για τον υπολογισμό των απαιτήσεων αντιστάθμισης των φορέων εκμετάλλευσης αεροπλάνων κατά την περίοδο 2021-2023.

Από τις εν λόγω διατάξεις προκύπτει ότι ορισμένα έννομα αποτελέσματα του συστήματος CORSIA, τα οποία εγκρίθηκαν με απόφαση του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ, όργανο που συστάθηκε από συμφωνία, εξαρτώνται από την υποβολή των σχετικών κοινοποιήσεων στον ΔΟΠΑ, καθώς και από τους όρους των εν λόγω κοινοποιήσεων. Επομένως, η έγκριση θέσης της Ένωσης όσον αφορά τις εν λόγω κοινοποιήσεις εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

### 5.2. Ουσιαστική νομική βάση

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

*5.2.1. Αρχές*

Η ουσιαστική νομική βάση για την έκδοση απόφασης βάσει του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ εξαρτάται πρωτίστως από τον στόχο και το περιεχόμενο της προς έκδοση πράξης σε σχέση με την οποία λαμβάνεται θέση εξ ονόματος της Ένωσης. Εάν η προς έκδοση πράξη επιδιώκει διττό σκοπό ή έχει δύο συνιστώσες και εάν ένας από τους σκοπούς ή μία από τις συνιστώσες μπορεί να χαρακτηριστεί κύριος/-α, ενώ ο/η άλλος/-η έχει απλώς παρεπόμενο χαρακτήρα, η απόφαση δυνάμει του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ πρέπει να στηρίζεται σε μία και μόνον ουσιαστική νομική βάση, ήτοι εκείνη που επιβάλλει ο κύριος ή πρωτεύων σκοπός ή συνιστώσα.

*5.2.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση*

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

---

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

Συνεπώς, η ουσιαστική νομική βάση της προτεινόμενης απόφασης είναι το άρθρο 91 της ΣΛΕΕ.

### 5.3. Συμπέρασμα

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

2020/0078 (NLE)

Πρόταση

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

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

**ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,**

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η Σύμβαση του Σικάγου για τη διεθνή πολιτική αεροπορία (στο εξής: η Σύμβαση), η οποία έχει ως στόχο τη ρύθμιση των διεθνών αεροπορικών μεταφορών, άρχισε να ισχύει στις 4 Απριλίου 1947. Με αυτήν ιδρύθηκε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ).

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

(3) Η 21η Συνδιάσκεψη των Μερών της Σύμβασης-Πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή ενέκρινε, τον Δεκέμβριο του 2015, τη Συμφωνία των Παρισίων, στόχος της οποίας είναι να περιοριστεί η αύξηση της θερμοκρασίας του πλανήτη αρκετά κάτω από τους 2°C ως προς τα προβιομηχανικά επίπεδα και να συνεχιστούν οι προσπάθειες για τον περιορισμό της αύξησης της θερμοκρασίας στον 1,5°C. Όλοι οι τομείς της οικονομίας, μεταξύ των οποίων είναι και οι διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, πρέπει να συμβάλουν στην επίτευξη μείωσης των εν λόγω εκπομπών.

(4) Το 2016, στην 39η Συνέλευση του ΔΟΠΑ αποφασίστηκε, με το ψήφισμα Α39-3, να αναπτυχθεί ένας παγκόσμιος αγορακεντρικός μηχανισμός, ώστε να περιοριστούν οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές στα επίπεδα του 2020. Η θέση της Ένωσης όσον αφορά τη διαμόρφωση και την έγκριση του εν λόγω μηχανισμού και των διαφόρων λεπτομερών στοιχείων του έχει καθοριστεί με την απόφαση (ΕΕ) 2016/915 του Συμβουλίου[1].

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

(5) Στις 27 Ιουνίου 2018, κατά τη δέκατη συνεδρίαση της 214ης συνόδου του, το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ ενέκρινε την πρώτη έκδοση του τόμου IV του παραρτήματος 16 της Σύμβασης: διεθνή πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές για την προστασία του περιβάλλοντος — σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές («σύστημα CORSIA»).

(6) Το 2017, η οδηγία 2003/87/ΕΚ[2] αναθεωρήθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 2017/2392[3], ιδίως για την προετοιμασία της εφαρμογής ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου από το 2021, την πρόβλεψη απαιτήσεων του ενωσιακού δικαίου για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών για τους σκοπούς του συστήματος CORSIA, και τη διευκρίνιση των διατάξεων για την υποβολή εκθέσεων και την επανεξέταση όσον αφορά το CORSIA.

(7) Οι κανόνες που περιλαμβάνονται στο σύστημα CORSIA είναι πιθανόν να καταστούν δεσμευτικοί σύμφωνα με τη Σύμβαση και εντός των καθοριζόμενων σε αυτήν ορίων. Είναι επίσης πιθανόν να καταστούν δεσμευτικοί για την Ένωση και τα κράτη μέλη της δυνάμει ισχυουσών διεθνών συμφωνιών για τις αεροπορικές μεταφορές.

(8) Προκειμένου ο ΔΟΠΑ να λάβει πλήρως υπόψη την ισχύουσα νομική κατάσταση σε επίπεδο Ένωσης, οι διαφορές έχουν κοινοποιηθεί από τα κράτη μέλη σύμφωνα με την απόφαση (ΕΕ) 2018/2027 του Συμβουλίου[4]. Σύμφωνα με τις κοινοποιήσεις αυτές, η οδηγία 2003/87/ΕΚ, υπό την παρούσα μορφή της, εφαρμόζεται ανεξάρτητα από την εθνικότητα του φορέα εκμετάλλευσης αεροπλάνων και καλύπτει, καταρχήν, πτήσεις από ή προς αεροδρόμιο ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους όπου εφαρμόζεται η Συνθήκη. Η οδηγία 2003/87/ΕΚ εφαρμόζεται χωρίς να γίνεται διάκριση σε πτήσεις εντός κρατών μελών και/ή χωρών του ΕΟΧ και μεταξύ κρατών μελών και/ή χωρών του ΕΟΧ. Οι αρχές αυτές ισχύουν τόσο για τις απαιτήσεις παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (ΠΥΕ) όσο και για τις απαιτήσεις αντιστάθμισης.

(9) Υπό την επιφύλαξη των εν λόγω διαφορών, οι απαιτήσεις ΠΥΕ όπως καθορίζονται στο σύστημα CORSIA, που είναι εφαρμοστέες από την 1η Ιανουαρίου 2019, έχουν ενσωματωθεί στη νομοθεσία της Ένωσης[5]. Βάσει της εν λόγω νομοθεσίας, τα

---

[2] Οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32).

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

[4] 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).

[5] 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), εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/2067 της Επιτροπής, της 19ης Δεκεμβρίου 2018, σχετικά με την επαλήθευση των δεδομένων και τη διαπίστευση των ελεγκτών σύμφωνα με την οδηγία 2003/87/ΕΚ του

δεδομένα για τις εκπομπές θα συλλέγονται και θα διαβιβάζονται στη Γραμματεία του ΔΟΠΑ όσον αφορά τις εκπομπές κατά τη διάρκεια της πιλοτικής φάσης.

(10) Βάσει του κεφαλαίου 3 παράγραφοι 3.1.3 και 3.2.1 και του προσαρτήματος 1 («Διοικητικές Διαδικασίες») του παραρτήματος 16 τόμος IV της Σύμβασης, απαιτείται από τα κράτη να κοινοποιήσουν στον ΔΟΠΑ, έως τις 30 Ιουνίου 2020, την απόφασή τους να συμμετάσχουν εθελοντικά, ή να διακόψουν την εθελοντική συμμετοχή, από την 1η Ιανουαρίου 2021, και ποια επιλογή προέκριναν, σύμφωνα με την παράγραφο 3.2.1 του παραρτήματος 16 τόμος IV της Σύμβασης, για τον υπολογισμό των απαιτήσεων αντιστάθμισης των φορέων εκμετάλλευσης αεροπλάνων κατά την περίοδο 2021-2023.

(11) Από τις εν λόγω διατάξεις προκύπτει ότι ορισμένα έννομα αποτελέσματα του συστήματος CORSIA, τα οποία εγκρίθηκαν με απόφαση του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ, όργανο που συστάθηκε από συμφωνία, εξαρτώνται από την υποβολή των σχετικών κοινοποιήσεων στον ΔΟΠΑ, καθώς και από τους όρους των εν λόγω κοινοποιήσεων. Επομένως, η έγκριση θέσης της Ένωσης όσον αφορά τις εν λόγω κοινοποιήσεις εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

(12) Εν προκειμένω, κρίνεται σκόπιμο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης, λαμβανομένης υπόψη της προαναφερθείσας απαίτησης κοινοποίησης, ιδίως επειδή η εθελοντική συμμετοχή στο CORSIA και η προτίμηση της επιλογής βάσει της παραγράφου 3.2.1 του παραρτήματος 16 τόμος IV της Σύμβασης μπορούν να επηρεάσουν αποφασιστικά τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις σε έναν τομέα που καλύπτεται από το δίκαιο της Ένωσης, και συγκεκριμένα από την οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές[6].

(13) Η Ένωση και τα κράτη μέλη της έχουν επανειλημμένως δηλώσει[7] ότι επιθυμούν να συμμετάσχουν στο σύστημα CORSIA από την 1η Ιανουαρίου 2021.

(14) Η εθελοντική συμμετοχή στο σύστημα CORSIA συνεπάγεται επίσης ότι πρέπει να προκριθεί μια επιλογή, σύμφωνα με την παράγραφο 3.2.1 του παραρτήματος 16 τόμος IV της Σύμβασης, για τον υπολογισμό των απαιτήσεων αντιστάθμισης των φορέων εκμετάλλευσης αεροπλάνων κατά την περίοδο 2021-2023. Ως προς αυτό, είναι σκόπιμο να βασιστούν οι υπολογισμοί στις εκπομπές κατά τη διάρκεια των ετών 2021, 2022 και 2023, αντιστοίχως. Η επιλογή αυτή κατά πάσα πιθανότητα θα οδηγήσει σε μεγαλύτερο όφελος για το περιβάλλον και τις διεθνείς μεταφορές από ό,τι η άλλη διαθέσιμη επιλογή, δηλ. να βασιστούν οι υπολογισμοί στις εκπομπές του 2020, δεδομένου ότι οι εκπομπές από τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές

---

Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 334 της 31.12.2018, σ. 94) και 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).

6 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.

7 Π.χ. «Δήλωση της Μπρατισλάβας» (που εγκρίθηκε από την EMA, ST 12029/16 (παράρτημα I)), ICAO A39- WP/414 (που εγκρίθηκε από την EMA, ST 12029/16 (παράρτημα II)), ICAO A40- WP/102 (που εγκρίθηκε από το Συμβούλιο, ST 10227/1/19 (συνημμένο H)).

αναμένεται να είναι υψηλότερες το 2021, το 2022 και το 2023 σε σχέση με το 2020, γεγονός που θα οδηγήσει σε μεγαλύτερες απαιτήσεις αντιστάθμισης. Θα εξασφαλίσει επίσης καλύτερη συνέχεια, δεδομένου ότι, για τα έτη από το 2024 και μετά, το σημείο 3.2.2 του παραρτήματος 16 τόμος IV προβλέπει επίσης υπολογισμό που βασίζεται στο αντίστοιχο έτος.

(15) Η επιλογή των εκπομπών του 2021, του 2022 και του 2023, αντιστοίχως, για τον υπολογισμό των απαιτήσεων αντιστάθμισης θα εφαρμοστεί κατά την περίοδο 2021-2023 σε όλους τους φορείς εκμετάλλευσης αεροπλάνων που έχουν καταλογιστεί στο οικείο κράτος μέλος.

(16) Όπως προαναφέρθηκε, το σύστημα της οδηγίας 2003/87/ΕΚ επί του παρόντος διαφέρει κατά κάποιον τρόπο από το σύστημα CORSIA. Βάσει του άρθρου 28β της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, απαιτείται από την Επιτροπή να παρουσιάσει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, στην οποία να εξετάζονται τρόποι για την εφαρμογή του CORSIA στην Ένωση μέσω αναθεώρησης της οδηγίας, όπως υπαγορεύει η δέσμευση της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας με ορίζοντα το 2030, με στόχο να εξασφαλιστεί η περιβαλλοντική ακεραιότητα και η αποτελεσματικότητα της δράσης της Ένωσης για το κλίμα. Για τον σκοπό αυτό, εντός ενός έτους από την έκδοση των σχετικών νομικών πράξεων από τον ΔΟΠΑ, και προτού αυτές καταστούν επιχειρησιακές, η Επιτροπή πρόκειται να υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στην οποία θα αξιολογεί, μεταξύ άλλων, τη φιλοδοξία και την περιβαλλοντική ακεραιότητα της πράξης του ΔΟΠΑ. Εφόσον κριθεί σκόπιμο, η έκθεση θα συνοδεύεται από νομοθετική πρόταση. Η Επιτροπή δεν έχει ακόμη υποβάλει την εν λόγω έκθεση.

(17) Στο πλαίσιο αυτό, είναι αναγκαίο να εξασφαλιστεί ότι θα ληφθούν δεόντως υπόψη οι σημερινές και οι πιθανές μελλοντικές διαφορές μεταξύ του δικαίου της Ένωσης και του συστήματος CORSIA, με σκοπό τη διατήρηση του συστήματος της Ένωσης, εφόσον είναι αναγκαίο, συμπεριλαμβανομένης της διακριτικής ευχέρειας του νομοθέτη να αποφασίζει για το μελλοντικό καθεστώς της Ένωσης που θα εφαρμόζεται στον συγκεκριμένο τομέα. Ως προς αυτό, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έχει ζητήσει από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη[8] να διασφαλίσουν τη νομοθετική αυτονομία της ΕΕ κατά την εφαρμογή της οδηγίας 2003/87/ΕΚ.

(18) Η προαναφερόμενη κοινοποίηση θα πρέπει, επομένως, να περιλαμβάνει αναφορά στη διαφορά που κοινοποιήθηκε με βάση την απόφαση (ΕΕ) 2018/2027 του Συμβουλίου, η οποία εφαρμόζεται στα θέματα που καλύπτονται από την εθελοντική συμμετοχή. Δεδομένου ότι η διαφορά αυτή, στον βαθμό που εξακολουθεί να ισχύει, αφορά μόνο την ανάθεση αρμοδιοτήτων των κρατών έναντι των διαφόρων φορέων εκμετάλλευσης, η προαναφερόμενη κοινοποίηση θα πρέπει επίσης να προβλέπει τη δυνατότητα κοινοποίησης πρόσθετων διαφορών.

(19) Η θέση της Ένωσης θα πρέπει να εκφραστεί από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη του ΔΟΠΑ,

[8] Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 28ης Νοεμβρίου 2019, σχετικά με τη διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή, 2019, στη Μαδρίτη, Ισπανία (COP 25), P9_TA(2019)0079.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

*Άρθρο 1*

Η θέση που πρέπει να ληφθεί, εξ ονόματος της Ένωσης, για τους σκοπούς του κεφαλαίου 3 παράγραφοι 3.1.3 και 3.2.1 και του προσάρτηματος 1 του παραρτήματος 16 τόμος IV της Σύμβασης του Σικάγου για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, και σχετικά με την κοινοποίηση στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας όσον αφορά

- την εθελοντική συμμετοχή των κρατών μελών στο σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές από τον Ιανουάριο του 2021, και

- την επιλογή που προκρίθηκε για τον υπολογισμό των απαιτήσεων αντιστάθμισης των φορέων εκμετάλλευσης αεροπλάνων κατά την περίοδο 2021-2023,

παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης.

*Άρθρο 2*

Η θέση που αναφέρεται στο άρθρο 1 εκφράζεται από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας.

*Άρθρο 3*

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

*Για το Συμβούλιο*
*Ο/Η Πρόεδρος*