



2017/0017(COD)

8.5.2017

*****I**

ΣΧΕΔΙΟ ΕΚΘΕΣΗΣ

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ για τη συνέχιση των ισχυόντων περιορισμών του πεδίου εφαρμογής για τις αεροπορικές δραστηριότητες και την προετοιμασία για την εφαρμογή ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου από το 2021
(COM(2017)0054 – C8-0028/2017 – 2017/0017(COD))

Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων

Εισηγήτρια: Julie Girling

Υπόμνημα για τα χρησιμοποιούμενα σύμβολα

- * Διαδικασία διαβούλευσης
- *** Διαδικασία έγκρισης
- **I Συνήθης νομοθετική διαδικασία (πρώτη ανάγνωση)
- **II Συνήθης νομοθετική διαδικασία (δεύτερη ανάγνωση)
- **III Συνήθης νομοθετική διαδικασία (τρίτη ανάγνωση)

(Η ενδεικνυόμενη διαδικασία στηρίζεται στη νομική βάση που προτείνεται στο σχέδιο πράξης)

Τροπολογίες σε σχέδιο πράξης

Τροπολογίες του Κοινοβουλίου σε δύο στήλες

Η διαγραφή κειμένου σημαίνεται με πλάγιους έντονους χαρακτήρες στην αριστερή στήλη. Η αντικατάσταση κειμένου σημαίνεται με πλάγιους έντονους χαρακτήρες και στις δύο στήλες. Το νέο κείμενο σημαίνεται με πλάγιους έντονους χαρακτήρες στη δεξιά στήλη.

Η πρώτη και η δεύτερη γραμμή της επικεφαλίδας κάθε τροπολογίας προσδιορίζουν το σχετικό τμήμα του εξεταζόμενου σχεδίου πράξης. Εάν μία τροπολογία αναφέρεται σε ήδη υφιστάμενη πράξη την οποία το σχέδιο πράξης αποσκοπεί να τροποποιήσει, η επικεφαλίδα περιέχει επιπλέον και μία τρίτη και μία τέταρτη γραμμή που προσδιορίζουν αντίστοιχα την υφιστάμενη πράξη και τη διάταξή της στην οποία αναφέρεται η τροπολογία.

Τροπολογίες του Κοινοβουλίου με μορφή ενοποιημένου κειμένου

Τα νέα τμήματα του κειμένου σημαίνονται με πλάγιους έντονους χαρακτήρες. Τα τμήματα του κειμένου που διαγράφονται σημαίνονται με το σύμβολο ■ ή με διαγραφή. Η αντικατάσταση κειμένου σημαίνεται με πλάγιους έντονους χαρακτήρες που υποδηλώνουν το νέο κείμενο και με διαγραφή του κειμένου που αντικαθίσταται.

Κατ' εξαίρεση, δεν σημαίνονται οι τροποποιήσεις αυστηρά τεχνικής φύσης που επιφέρουν οι υπηρεσίες κατά την επεξεργασία του τελικού κειμένου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ	5
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	25

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ για τη συνέχιση των ισχυρόντων περιορισμών του πεδίου εφαρμογής για τις αεροπορικές δραστηριότητες και την προετοιμασία για την εφαρμογή ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου από το 2021 (COM(2017)0054 – C8-0028/2017 – 2017/0017(COD))

(Συνήθης νομοθετική διαδικασία: πρώτη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2017)0054),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 2 και το άρθρο 192 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τα οποία του υποβλήθηκε η πρόταση από την Επιτροπή (C8-0028/2017),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
 - Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ¹,
 - Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών της ...²,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 59 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων, καθώς και τις γνωμοδοτήσεις της Επιτροπής Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας και της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (A8-0000/2017),
1. εγκρίνει τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση όπως παρατίθεται κατωτέρω·
 2. ζητεί από την Επιτροπή να του υποβάλει εκ νέου την πρόταση, αν την αντικαταστήσει με νέο κείμενο, αν της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή αν προτίθεται να της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις·
 3. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή και στα εθνικά κοινοβούλια.

¹ EE C ... Δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα.

² EE C ... Δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα.

Τροπολογία 1

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α) Ένα εύρυθμο, αναμορφωμένο ΣΕΔΕ της ΕΕ με ένα ενισχυμένο μέσο για τη σταθεροποίηση της αγοράς θα αποτελεί το βασικό ευρωπαϊκό μέσο για την επίτευξη του στόχου μείωσης κατά 40 %, με γραμμικό συντελεστή, και της δωρεάν κατανομής μετά το 2020. Το μερίδιο πλειστηριασμών πρέπει να εκφράζεται ως ποσοστό επί τοις εκατό στη νομοθεσία, το οποίο θα πρέπει να μειωθεί με την εφαρμογή ενός διατομεακού διορθωτικού συντελεστή για να ενισχυθεί η ασφάλεια προγραμματισμού όσον αφορά τις επενδυτικές αποφάσεις, να αυξηθεί η διαφάνεια, να ελαχιστοποιηθεί η διαρροή άνθρακα, και να καταστεί το συνολικό σύστημα απλούστερο και ευκολότερα κατανοητό. Οι διατάξεις αυτές πρέπει να είναι σύμφωνες με τους στόχους της Ένωσης για το κλίμα και με τις δεσμεύσεις της στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού, και ευθυγραμμίζεται με τον διάλογο διευκόλυνσης του 2018, την πρώτη παγκόσμια αποτίμηση του 2023 και τις μετέπειτα παγκόσμιες αποτιμήσεις, ανά πενταετία, με σκοπό να ενημερώσει τις διαδοχικές εθνικά καθορισμένες συνεισφορές (NDC).

Or. en

Τροπολογία 2

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5α) Μετά την εφαρμογή ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου, το 50 % των δικαιωμάτων πρέπει να διατίθεται σε πλειστηριασμούς από την 1 Ιανουαρίου 2021, και ο αριθμός αυτός δικαιωμάτων εκπομπής πρέπει να υπόκειται στην εφαρμογή του συντελεστή γραμμικής μείωσης όπως προβλέπεται στο άρθρο 9 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ.

Or. en

Αιτιολόγηση

Σε σχέση με τον κίνδυνο διαρροής άνθρακα, το πεδίο εφαρμογής του τομέα των αεροπορικών μεταφορών εντός του ΕΟΧ στο πλαίσιο του ΣΕΔΕ της ΕΕ είναι μοναδικό. Ενώ για την πλειονότητα των πτήσεων εντός της ΕΕ δεν υπάρχει πρόβλημα, υπάρχει περιορισμένος κίνδυνος διαρροής άνθρακα για τους αερομεταφορείς δικτύου. Για τον λόγο αυτό ίσως δεν δικαιολογείται ο πλειστηριασμός σε ποσοστό 100 %, αλλά δικαιολογείται η αύξηση της ποσότητας των δικαιωμάτων προς πλειστηριασμό. Ο επιπλέον αριθμός δωρεάν δικαιωμάτων που διατίθενται θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί για να συμβάλει στην αντιμετώπιση του κινδύνου διαρροής άνθρακα σε άλλους βιομηχανικούς τομείς.

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5β) Τα έσοδα που προέρχονται από τον πλειστηριασμό δικαιωμάτων, ή το χρηματικό ισοδύναμό τους, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπιση της αλλαγής του κλίματος στην Ένωση και σε τρίτες χώρες, μεταξύ άλλων για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, την προσαρμογή στις επιπτώσεις της αλλαγής του κλίματος στην Ένωση και σε τρίτες χώρες, ιδίως σε αναπτυσσόμενες χώρες, τη

χρηματοδότηση έρευνας και ανάπτυξης για τον μετριασμό και την προσαρμογή, συμπεριλαμβανομένων των τομέων της αεροπλοΐας και των αεροπορικών μεταφορών, για τη μείωση των εκπομπών μέσω των μεταφορών με χαμηλές εκπομπές και για την κάλυψη του κόστους διαχείρισης του ΕΔΕ της ΕΕ. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί σε κράτη μέλη που χρησιμοποιούν τα έσοδα αυτά για τη συγχρηματοδότηση προγραμμάτων έρευνας και καινοτομίας ή πρωτοβουλίες στο πλαίσιο του ένατου προγράμματος πλαισίου για την έρευνα (ΠΠ9). Η διαφάνεια σχετικά με τη χρησιμοποίηση των εσόδων από τον εκπλειστηριασμό των δικαιωμάτων βάσει της οδηγίας 2003/87/ΕΚ αποτελεί στοιχείο θεμελιώδες για την υποστήριξη των δεσμεύσεων της Ένωσης.

Or. en

Αιτιολόγηση

Σύμφωνα με τη θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με την πρόταση ΣΕΔΕ της ΕΕ για τις αεροπορικές μεταφορές του 2007, τα έσοδα από πλειστηριασμούς για τις αεροπορικές μεταφορές πρέπει να χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπιση της αλλαγής του κλίματος. Για να δοθούν κίνητρα για τη χρήση των εσόδων από τον πλειστηριασμό δικαιωμάτων εκπομπών και για την αύξηση της συγχρηματοδότηση των δαπανών για την έρευνα και την ανάπτυξη σε καινοτόμες εφαρμογές χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, ειδική μέριμνα κατά τη χρηματοδότηση πρέπει να δοθεί σε κράτη μέλη στο πλαίσιο του ένατου προγράμματος πλαισίου για την έρευνα (ΠΠ9).

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(6) Δεδομένου ότι δεν έχουν ακόμη αναπτυχθεί τα βασικά χαρακτηριστικά του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου και ότι η εφαρμογή εξαρτάται από τη νομοθεσία κρατών και περιφερειών, θεωρείται σκόπιμο να γίνει επανεξέταση μόλις αποσαφηνιστεί ο χαρακτήρας και το

Τροπολογία

(6) Δεδομένου ότι δεν έχουν ακόμη αναπτυχθεί τα βασικά χαρακτηριστικά του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου και ότι η εφαρμογή εξαρτάται από τη νομοθεσία κρατών και περιφερειών, θεωρείται σκόπιμο να γίνει επανεξέταση μόλις αποσαφηνιστεί ο χαρακτήρας και το

περιεχόμενο αυτών των νομικών μέσων πριν από την έναρξη λειτουργίας του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου του ΔΟΠΑ για την έγκαιρη εφαρμογή του, και να υποβληθεί έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Η έκθεση θα εξετάζει τυχόν πρότυπα ή άλλα νομικά μέσα που θα εγκριθούν από τον ΔΟΠΑ, τις ενέργειες στις οποίες θα έχουν προβεί τρίτες χώρες για την εφαρμογή του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου στις εκπομπές **από το 2021** και άλλες σχετικές διεθνείς εξελίξεις [π.χ. κανόνες στο πλαίσιο της σύμβασης-πλαίσιου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC) και της συμφωνίας του Παρισιού για τις αγορές και τη λογιστική ανθρακούχων εκπομπών]. Στην εν λόγω έκθεση θα πρέπει να εξεταστούν οι τρόποι ενσωμάτωσης αυτών των νομικών μέσων στην ενωσιακή νομοθεσία μέσω αναθεώρησης του ΣΕΔΕ της ΕΕ. Θα πρέπει επίσης να εξεταστούν οι κανόνες που θα εφαρμόζονται στις εντός του ΕΟΧ πτήσεις, ανάλογα με την περίπτωση. Η εν λόγω έκθεση θα πρέπει να συνοδεύεται από πρόταση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο που θα εξασφαλίζει τη συμβολή της αεροπλοΐας στη δέσμευση της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου σε επίπεδο της συνολικής οικονομίας με ορίζοντα το 2030.

περιεχόμενο αυτών των νομικών μέσων πριν από την έναρξη λειτουργίας του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου του ΔΟΠΑ για την έγκαιρη εφαρμογή του, και να υποβληθεί έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Η έκθεση θα εξετάζει τυχόν πρότυπα ή άλλα νομικά μέσα που θα εγκριθούν από τον ΔΟΠΑ, τις ενέργειες στις οποίες θα έχουν προβεί τρίτες χώρες για την εφαρμογή του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου στις εκπομπές **για την περίοδο 2021-2035, προσπάθειες να θεσπιστούν φιλόδοξα και δεσμευτικά μέτρα προκειμένου να επιτευχθεί, έως το 2050, στον τομέα των αερομεταφορών ο μακροπρόθεσμος στόχος της μείωσης κατά το ήμισυ των εκπομπών CO₂ των αερομεταφορών σε σχέση με τα επίπεδα του 2005**, και άλλες σχετικές διεθνείς εξελίξεις [π.χ. κανόνες στο πλαίσιο της σύμβασης-πλαίσιου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC) και της συμφωνίας του Παρισιού για τις αγορές και τη λογιστική ανθρακούχων εκπομπών]. Στην εν λόγω έκθεση θα πρέπει να εξεταστούν οι τρόποι ενσωμάτωσης αυτών των νομικών μέσων στην ενωσιακή νομοθεσία μέσω αναθεώρησης του ΣΕΔΕ της ΕΕ. Θα πρέπει επίσης να εξεταστούν οι κανόνες που θα εφαρμόζονται στις εντός του ΕΟΧ πτήσεις, ανάλογα με την περίπτωση. Η εν λόγω έκθεση θα πρέπει να συνοδεύεται από πρόταση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο που θα εξασφαλίζει τη συμβολή της αεροπλοΐας στη δέσμευση της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου σε επίπεδο της συνολικής οικονομίας με ορίζοντα το 2030.

Or. en

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

6α) *Αν και οι τεχνικοί κανόνες για το παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο του ΔΟΠΑ δεν έχουν ακόμα εγκριθεί από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, είναι σημαντικό οι ρυθμιστικές αρχές και οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να έχουν πληροφορίες σχετικά με τις απαιτήσεις παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (ΠΥΕ) και με τις μονάδες εκπομπών που είναι επιλέξιμες στο πλαίσιο του καθεστώτος του ΔΟΠΑ το συντομότερο δυνατόν προκειμένου να διευκολύνουν την προετοιμασία για την εφαρμογή του συστήματος του ΔΟΠΑ και την παρακολούθηση των εκπομπών CO₂ από την 1η Ιανουαρίου 2019. Οι εν λόγω απαιτήσεις ΠΥΕ θα πρέπει να έχουν ένα επίπεδο αυστηρότητας που συνάδει με τις απαιτήσεις για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 601/2012 της Επιτροπής, και θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι εκθέσεις εκπομπών που υποβάλλονται επαληθεύονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 600/2012 της Επιτροπής.*

Or. en

Τροπολογία 6

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

6β) *Ενώ πρέπει να αναγνωρίζεται η εμπιστευτικότητα των τεχνικών εργασιών στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ, είναι επίσης*

σημαντικό τα κράτη μέλη του ΔΟΠΑ, οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών και η κοινωνία των πολιτών να συνεχίσουν να ασχολούνται με τις εργασίες του ΔΟΠΑ για την εφαρμογή του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου και ο ΔΟΠΑ να απευθύνεται σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη και να τα ενημερώνει σχετικά με την πρόοδο και τις αποφάσεις εγκαίρως. Όλα τούτα ενδέχεται να απαιτήσουν αναθεώρηση των πρωτοκόλλων περί απορρήτου για τα μέλη και τους παρατηρητές της Επιτροπής Αεροπορίας και Προστασίας του Περιβάλλοντος του ΔΟΠΑ (CAEP).

Or. en

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 7 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

7α) Αν και ο μακροπρόθεσμος στόχος πρέπει να είναι να υπάρχει ένα ενιαίο παγκόσμιο σύστημα μείωσης για την αντιμετώπιση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από την αεροπορία έως το δεύτερο στάδιο του καθεστώτος του ΔΟΠΑ το 2024, σε περίπτωση που το παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο του ΔΟΠΑ δεν επαρκεί για την επίτευξη των στόχων της Ένωσης για το κλίμα και τις δεσμεύσεις στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού, πρέπει επίσης να διερευνηθούν άλλες δυνατότητες περιορισμού των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

Or. en

Τροπολογία 8

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 7β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

7β) Οι αεροπορικές μεταφορές έχουν επίσης συνέπειες για το κλίμα μέσω της έκλυσης οξειδίων του αζώτου, υδρατμών και σωματιδίων θεικών ενώσεων και αιθάλης σε μεγάλο υψόμετρο. Η Διεθνής Επιτροπή για την Αλλαγή του Κλίματος (IPCC) υπολόγισε ότι η συνολική κλιματική επίδραση των αερομεταφορών είναι, σήμερα, διπλάσια έως τετραπλάσια της επίδρασης που είχαν στο παρελθόν μόνο οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από αυτές. Εν αναμονή επίτευξης επιστημονικής προόδου, θα πρέπει να καλυφθούν κατά το δυνατόν όλες οι επιπτώσεις των αεροπορικών μεταφορών. Η έρευνα σχετικά με το σχηματισμό των ιχνών συμπύκνωσης, γνωστών και ως *contrails*, την εξέλιξή τους προς θυσανόμορφα νέφη, σχετικά με τις μικρότερες άμεσες επιπτώσεις των θεικών αερολυμάτων, της αιθάλης, των υδρατμών συμπύκνωσης και των θυσανόμορφων νεφών, καθώς και σχετικά με αποτελεσματικά μέτρα μετριασμού, συμπεριλαμβανομένων επιχειρησιακών και τεχνικών μέτρων, πρέπει επίσης να προωθηθεί.

Or. en

Αιτιολόγηση

Είναι επίσης σημαντικό να τονιστεί ότι επείγει να αντιμετωπιστούν οι επιπτώσεις των αεροπορικών μεταφορών εκτός των εκπομπών CO₂, λαμβάνοντας υπόψη τα αυξανόμενα επιστημονικά στοιχεία.

Τροπολογία 9

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο -1 (νέο)

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3 γ – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(-1) Στο άρθρο 3γ προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 3α:

3α. Η συνολική ποσότητα δικαιωμάτων προς κατανομή σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών το 2021 είναι 10% χαμηλότερη από την μέση κατανομή για την περίοδο από 1ης Ιανουαρίου 2014 έως 31 Δεκεμβρίου 2016, και στη συνέχεια μειώνεται ετησίως κατά το ίδιο ποσοστό όπως και το συνολικό ανώτατο όριο για το ΣΕΔΕ της ΕΕ που εμφανίζεται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο της οδηγίας 2003/87/EK έτσι ώστε το ανώτατο όριο στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών να ευθυγραμμιστεί περισσότερο με τους άλλους τομείς του ΣΕΔΕ της ΕΕ έως το 2030.

Για αεροπορικές δραστηριότητες από και προς αεροδρόμια που βρίσκονται σε χώρες εκτός του ΕΟΧ, η ποσότητα δικαιωμάτων προς κατανομή από το 2021 και μετά μπορεί να προσαρμοστεί λαμβανομένου υπόψη του μελλοντικού παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου που θα εφαρμοστεί από το 2021 και μετά για αντιστάθμιση των εκπομπών των διεθνών αεροπορικών που υπερβαίνουν τα επίπεδα του 2020.

Or. en

Αιτιολόγηση

Όπως εγκρίθηκε σε πρώτη ανάγνωση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις 15 Φεβρουαρίου 2017 (τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/EK με σκοπό την ενίσχυση οικονομικά αποδοτικών μειώσεων των εκπομπών και την προώθηση επενδύσεων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών (A8-0003/2017)).

Τροπολογία 10

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο -1 α (νέο)

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3 δ – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

«2. Από 1ης Ιανουαρίου 2013, το 15 % των δικαιωμάτων τίθεται σε πλειστηριασμό. **Το ποσοστό αυτό μπορεί να αναθεωρηθεί στο πλαίσιο της γενικής αναθεώρησης της παρούσας οδηγίας.**

Τροπολογία

-1α) Στο άρθρο 3δ, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Από 1ης Ιανουαρίου 2021, το 50 % των δικαιωμάτων τίθεται σε πλειστηριασμό.

Or. en

Αιτιολόγηση

Όπως εγκρίθηκε σε πρώτη ανάγνωση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις 15 Φεβρουαρίου 2017 (τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/EK με σκοπό την ενίσχυση οικονομικά αποδοτικών μειώσεων των εκπομπών και την προώθηση επενδύσεων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών (A8-0003/2017)).

Τροπολογία 11

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο -1 β (νέο)

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3 δ – παράγραφος 3 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Εκδίδεται κανονισμός με λεπτομερείς διατάξεις για τον εκπλειστηριασμό από τα κράτη μέλη δικαιωμάτων που δεν απαιτείται να κατανεμηθούν δωρεάν σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου ή με το άρθρο 3στ σημείο 8. Ο αριθμός των εκπλειστηριαζόμενων δικαιωμάτων από

Τροπολογία

-1β) Στο άρθρο 20, η παράγραφος 3, εδάφιο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Η Επιτροπή έχει την εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 30β για συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας με τη θέσπιση λεπτομερών ρυθμίσεων για τον εκπλειστηριασμό από τα κράτη μέλη δικαιωμάτων που δεν απαιτείται να κατανεμηθούν δωρεάν σύμφωνα με τις

κάθε κράτος μέλος σε κάθε περίοδο είναι ανάλογος με το μερίδιό του στο σύνολο των αποδιδόμενων στην αεροπορία 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 την περίοδο που ορίζει το άρθρο 3γ παράγραφος 1, το έτος αναφοράς είναι το 2010 ενώ, για κάθε μετέπειτα περίοδο που ορίζει το άρθρο 3γ, έτος αναφοράς είναι το ημερολογιακό έτος που λήγει 24 μήνες πριν από την έναρξη της περιόδου την οποία αφορά ο πλειστηριασμός.

παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου ή με το άρθρο 3στ σημείο 8. Ο αριθμός των εκπλειστηριαζόμενων δικαιωμάτων από κάθε κράτος μέλος σε κάθε περίοδο είναι ανάλογος με το μερίδιό του στο σύνολο των αποδιδόμενων στην αεροπορία 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 την περίοδο που ορίζει το άρθρο 3γ παράγραφος 1, το έτος αναφοράς είναι το 2010 ενώ, για κάθε μετέπειτα περίοδο που ορίζει το άρθρο 3γ, έτος αναφοράς είναι το ημερολογιακό έτος που λήγει 24 μήνες πριν από την έναρξη της περιόδου την οποία αφορά ο πλειστηριασμός.

Or. en

Αιτιολόγηση

Όπως εγκρίθηκε σε πρώτη ανάγνωση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις 15 Φεβρουαρίου 2017 (τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/EK με σκοπό την ενίσχυση οικονομικά αποδοτικών μειώσεων των εκπομπών και την προώθηση επενδύσεων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών (A8-0003/2017)).

Τροπολογία 12

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο -1 γ (νέο)

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3 δ – παράγραφος 3 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

-1γ) Στο άρθρο 3δ, η παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο διαγράφεται.

«Δεδομένου ότι ο προαναφερόμενος κανονισμός έχει ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας διά συμπληρώσεώς της, εκδίδεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο του άρθρου 23 παράγραφος 3.»

Αιτιολόγηση

Όπως εγκρίθηκε σε πρώτη ανάγνωση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις 15 Φεβρουαρίου 2017 (τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/EK με σκοπό την ενίσχυση οικονομικά αποδοτικών μειώσεων των εκπομπών και την προώθηση επενδύσεων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών (A8-0003/2017)).

Τροπολογία 13

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο -1 δ (νέο)

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3 δ – παράγραφος 4 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Εναπόκειται στα κράτη μέλη να καθορίζουν τον τρόπο με τον οποίο χρησιμοποιούνται τα έσοδα από τον εκπλειστηριασμό των δικαιωμάτων. Τα έσοδα αυτά θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπιση της αλλαγής του κλίματος στην ΕΕ και σε τρίτες χώρες, μεταξύ άλλων για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, την προσαρμογή στις επιπτώσεις της αλλαγής του κλίματος στην ΕΕ και σε τρίτες χώρες, ιδίως σε αναπτυσσόμενες χώρες, τη χρηματοδότηση έρευνας και ανάπτυξης για το μετριασμό και την προσαρμογή, συμπεριλαμβανομένων ιδίως των τομέων της αεροπλοΐας και των αεροπορικών μεταφορών, για τη μείωση των εκπομπών μέσω των μεταφορών με χαμηλές εκπομπές και για την κάλυψη του κόστους διαχείρισης του κοινοτικού συστήματος. Τα έσοδα από τον πλειστηριασμό **θα πρέπει** επίσης να χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση των συνεισφορών στο Παγκόσμιο Ταμείο Ενεργειακής Απόδοσης και Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας, καθώς και τα μέτρα για την αποτροπή της αποψίλωσης. «

-1δ) Στο άρθρο 3δ παράγραφος 4, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Τα έσοδα από τον εκπλειστηριασμό των δικαιωμάτων χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπιση της αλλαγής του κλίματος στην ΕΕ και σε τρίτες χώρες, μεταξύ άλλων για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, την προσαρμογή στις επιπτώσεις της αλλαγής του κλίματος στην ΕΕ και σε τρίτες χώρες, ιδίως σε αναπτυσσόμενες χώρες, τη χρηματοδότηση έρευνας και ανάπτυξης για το μετριασμό και την προσαρμογή, συμπεριλαμβανομένων ιδίως των τομέων της αεροπλοΐας και των αεροπορικών μεταφορών, για τη μείωση των εκπομπών μέσω των μεταφορών με χαμηλές εκπομπές και για την κάλυψη του κόστους διαχείρισης του κοινοτικού συστήματος. Τα έσοδα από τον πλειστηριασμό **δύνανται** επίσης να χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση των συνεισφορών στο Παγκόσμιο Ταμείο Ενεργειακής Απόδοσης και Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας, καθώς και τα μέτρα για την αποτροπή της αποψίλωσης. **Ιδιαίτερη προσοχή δίδεται σε κράτη μέλη που χρησιμοποιούν τα έσοδα για τη συγχρηματοδότηση προγραμμάτων έρευνας και καινοτομίας**

ή πρωτοβουλίες στο πλαίσιο του ένατου προγράμματος πλαισίου για την έρευνα (ΠΠ9).

Or. en

Αιτιολόγηση

Σύμφωνα με τη θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με την πρόταση ΣΕΔΕ της ΕΕ για τις αεροπορικές μεταφορές του 2007, τα έσοδα από πλειστηριασμούς για τις αεροπορικές μεταφορές πρέπει να χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπιση της αλλαγής του κλίματος. Για να δοθούν κίνητρα για τη χρήση των εσόδων από τον πλειστηριασμό δικαιωμάτων εκπομπών και για την αύξηση της συγχρηματοδότηση των δαπανών για την έρευνα και την ανάπτυξη σε καινοτόμες εφαρμογές χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, ειδική μέριμνα κατά τη χρηματοδότηση πρέπει να δοθεί σε κράτη μέλη στο πλαίσιο του ένατου προγράμματος πλαισίου για την έρευνα (ΠΠ9).

Τροπολογία 14

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 - σημείο -1 ε (νέο)

Οδηγία 2003/87/ΕΚ

Άρθρο 3 ε – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

-1ε) Στο άρθρο 3ε προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 1α:

1α. Από το 2021 και μετά, δεν προβλέπεται δωρεάν κατανομή δικαιωμάτων βάσει της παρούσας οδηγίας στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, εκτός εάν αυτή επιβεβαιωθεί με μεταγενέστερη απόφαση που θα εκδώσει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, δεδομένου ότι το ψήφισμα Α-39/3 του ΔΟΠΑ προβλέπει ότι από το 2021 πρόκειται να εφαρμοστεί ένα παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο. Στο πλαίσιο αυτό, οι συννομοθέτες λαμβάνουν υπόψη την αλληλεπίδραση μεταξύ του εν λόγω αγορακεντρικού μέτρου και του ΣΕΔΕ της ΕΕ.

Or. en

Αιτιολόγηση

Όπως εγκρίθηκε σε πρώτη ανάγνωση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις 15 Φεβρουαρίου 2017 (τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/EK με σκοπό την ενίσχυση οικονομικά αποδοτικών μειώσεων των εκπομπών και την προώθηση επενδύσεων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών (A8-0003/2017)).

Τροπολογία 15

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 - σημείο -1 στ (νέα)

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 21 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

-1στ) Στο άρθρο 21 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 2α:

«2α. Η έκθεση, βασιζόμενη σε δεδομένα που παρέχονται στο πλαίσιο της συνεργασίας που αναφέρεται στο άρθρο 18β, περιλαμβάνει κατάλογο των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών που υπόκεινται στις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας και οι οποίοι δεν έχουν ανοίξει λογαριασμό μητρώου.»

Or. en

Αιτιολόγηση

Όπως εγκρίθηκε σε πρώτη ανάγνωση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις 15 Φεβρουαρίου 2017 (τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/EK με σκοπό την ενίσχυση οικονομικά αποδοτικών μειώσεων των εκπομπών και την προώθηση επενδύσεων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών (A8-0003/2017)).

Τροπολογία 16

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1 – στοιχείο α – σημείο i

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 28 α – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

α) όλες τις εκπομπές πτήσεων προς και από αεροδρόμια που βρίσκονται σε χώρες εκτός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού

α) όλες τις εκπομπές πτήσεων προς και από αεροδρόμια που βρίσκονται σε χώρες εκτός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού

Χώρου (EOX) σε κάθε ημερολογιακό έτος από 1ης Ιανουαρίου 2013, υπό την επιφύλαξη της αναθεώρησης που αναφέρεται στο άρθρο 28β».

Χώρου (EOX) σε κάθε ημερολογιακό έτος από 1ης Ιανουαρίου 2013 **έως 31ης Δεκεμβρίου 2020**, υπό την επιφύλαξη της αναθεώρησης που αναφέρεται στο άρθρο 28β».

Or. en

Αιτιολόγηση

Η τροπολογία διευκρινίζει την ακριβή διάρκεια της χρονικά οριοθετημένης παρέκκλισης από το ΣΕΔΕ της ΕΕ δυνάμει της παρούσας νομοθετικής πρότασης.

Τροπολογία 17

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1 – στοιχείο α – στοιχείο ii

Οδηγία 2003/87/ΕΚ

Άρθρο 28 α – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

ii. το στοιχείο γ) **απαλείφεται.**

ii. το στοιχείο γ) **αντικαθίσταται από το εξής κείμενο:**

γ) όλες τις εκπομπές πτήσεων μεταξύ αεροδρομίων που βρίσκονται στον ΕΟΧ και εκτελούνται ως συνέπεια μιας πτήσης που αναφέρεται στα στοιχεία (α) ή (β) και εκτρέπεται προς αεροδρόμιο που βρίσκεται στον ΕΟΧ για κάθε ημερολογιακό έτος από την 1 Ιανουαρίου 2017, με την επιφύλαξη των απαιτήσεων για την έκθεση που αναφέρεται στο άρθρο 28β.»

Or. en

Αιτιολόγηση

Κάθε φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εκτελεί πτήσεις μεταξύ δύο αεροδρομίων του ΕΟΧ πρέπει να συμμορφώνεται με υποχρεώσεις βάσει της οδηγίας για το ΣΕΔΕ της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων έκτακτων μη προγραμματισμένων εργασιών όπως εκτροπές και επανατοποθέτηση πτήσεων (που οφείλονται, για παράδειγμα, σε καταστάσεις ανωτέρας βίας όταν μια πτήση εκτός ΕΟΧ έπρεπε να προσγειωθεί κατ' εξαίρεση σε αερολιμένα του ΕΟΧ). Κατά μέσο όρο, αυτό συνεπάγεται την εφαρμογή των απαιτήσεων παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (ΠΥΕ) για λιγότερες από πέντε πτήσεις ανά έτος, το οποίο είναι διοικητικά δυσανάλογο και θα πρέπει να αντιμετωπιστεί στο πλαίσιο της παρούσας νομοθετικής πρότασης.

Τροπολογία 18

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1 – στοιχείο β – σημείο i

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 28 α – παράγραφος 2 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

«Από την 1η Ιανουαρίου 2017, κατά παρέκκλιση από τα άρθρα 3δ έως 3στ και έως ότου τεθούν σε ισχύ οι τροποποιήσεις που συνεπάγεται η αναθεώρηση που αναφέρεται στο άρθρο 28β, στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών εκχωρείται ετησίως ο αριθμός δικαιωμάτων που αντιστοιχεί στο έτος 2016. Από το 2021 και μετά, στον εν λόγω αριθμό δικαιωμάτων εφαρμόζεται ο γραμμικός συντελεστής του άρθρου 9.»

Τροπολογία

«Από την 1η Ιανουαρίου 2017, **και έως και το 2020**, κατά παρέκκλιση από τα άρθρα 3δ έως 3στ και έως ότου τεθούν σε ισχύ οι τροποποιήσεις που συνεπάγεται η αναθεώρηση που αναφέρεται στο άρθρο 28β, στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών εκχωρείται ετησίως ο αριθμός δικαιωμάτων που αντιστοιχεί στο έτος 2016. Από το 2021 και μετά, στον εν λόγω αριθμό δικαιωμάτων εφαρμόζεται ο γραμμικός συντελεστής του άρθρου 9.»

Or. en

Αιτιολόγηση

Η τροπολογία διευκρινίζει την ακριβή διάρκεια της χρονικά οριοθετημένης παρέκκλισης από το ΣΕΔΕ της ΕΕ δυνάμει της παρούσας νομοθετικής πρότασης.

Τροπολογία 19

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1 – στοιχείο β – σημείο ii

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 28 α – παράγραφος 2 – εδάφιο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ii. το τρίτο εδάφιο **απαλείφεται**.

Τροπολογία

ii. το τρίτο εδάφιο **αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:**

Όσον αφορά τη δραστηριότητα για την περίοδο από 1ης Ιανουαρίου 2017 έως την 31η Δεκεμβρίου 2020, τα κράτη μέλη δημοσιεύουν τον αριθμό των δικαιωμάτων αεροπορικών μεταφορών που εκχωρούνται σε κάθε αερομεταφορέα έως την 1η Σεπτεμβρίου 2018.

Αιτιολόγηση

Η μείωση των εκπομπών βάσης για την περίοδο μετά το 2020 θα εξασφαλίσει ότι ο αεροπορικός τομέας συμβάλλει ισότιμα στους στόχους της ΕΕ για το κλίμα και τις δεσμεύσεις δυνάμει της συμφωνίας του Παρισιού.

Τροπολογία 20

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 2003/87/ΕΚ

Άρθρο 28 β – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τα πρότυπα του ΔΟΠΑ ή άλλα νομικά μέσα καθώς και για τα εθνικά μέτρα που θα έχουν λάβει τρίτες χώρες για την εφαρμογή του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου που θα εφαρμόζεται στις εκπομπές από το 2021 και για άλλες σχετικές διεθνείς εξελίξεις.

Τροπολογία

1. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο από την 1η Ιανουαρίου 2019 σχετικά με τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές (SARP) του ΔΟΠΑ, τις εγκεκριμένες από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ συστάσεις σχετικά με το παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο ή άλλα νομικά μέσα καθώς και για τα εθνικά μέτρα που θα έχουν λάβει τρίτες χώρες για την εφαρμογή του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου που θα εφαρμόζεται στις εκπομπές από το 2021 και για άλλες σχετικές διεθνείς εξελίξεις.
Η Επιτροπή ενημερώνει επίσης τακτικά το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εκπόνηση των SARP σύμφωνα με τις διαδικασίες θέσπισης προτύπων του ΔΟΠΑ.

Or. en

Αιτιολόγηση

Είναι απαραίτητο να υπάρξει έγκαιρη αξιολόγηση των τρόπων και διαδικασιών του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου του ΔΟΠΑ πριν από την εφαρμογή του. Η έκθεση πρέπει να εξετάσει όλες τις εγκεκριμένες από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ συστάσεις που αφορούν το σύστημα, και να αξιολογήσει τις διατάξεις περί αντιστάθμισης με αντικειμενικά κριτήρια για να καθοριστεί η περιβαλλοντική ακεραιότητα και η ρυθμιστική σταθερότητά τους.

Τροπολογία 21

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 28 β – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Στην έκθεση θα πρέπει να εξετάζονται τρόποι για την ενσωμάτωση αυτών των νομικών μέσων του ΔΟΠΑ στην ενωσιακή νομοθεσία μέσω αναθεώρησης της παρούσας οδηγίας. Θα πρέπει επίσης να εξετάζονται οι κανόνες που θα ισχύουν στις πτήσεις εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ), ανάλογα με την περίπτωση.

Τροπολογία

2. Στην έκθεση θα πρέπει να εξετάζονται τρόποι για την ενσωμάτωση αυτών των νομικών μέσων του ΔΟΠΑ στην ενωσιακή νομοθεσία μέσω αναθεώρησης της παρούσας οδηγίας. Θα πρέπει επίσης να εξετάζονται οι κανόνες που θα ισχύουν στις πτήσεις εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ), ανάλογα με την περίπτωση. ***Η έκθεση εξετάζει επίσης τη φιλοδοξία και τη συνολική περιβαλλοντική ακεραιότητα του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου, συμπεριλαμβανομένης της γενικής φιλοδοξίας σε σχέση με την επίτευξη των στόχων βάσει της Συμφωνίας του Παρισιού, το επίπεδο συμμετοχής, την εκτελεστικότητα, 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, τους κανόνες σχετικά με τη χρήση βιοκαυσίμων. Επιπλέον, η έκθεση εξετάζει αν η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εγκρίνεται δυνάμει του άρθρου 28γ παράγραφος 2 πρέπει να αναθεωρηθεί.***

Or. en

Αιτιολόγηση

Είναι απαραίτητο να υπάρξει έγκαιρη αξιολόγηση των τρόπων και διαδικασιών του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου του ΔΟΠΑ πριν από την εφαρμογή του. Η έκθεση πρέπει να εξετάσει όλες τις εγκεκριμένες από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ συστάσεις που αφορούν το σύστημα, και να αξιολογήσει τις διατάξεις περί αντιστάθμισης με αντικειμενικά κριτήρια για να καθοριστεί η περιβαλλοντική ακεραιότητα και η ρυθμιστική σταθερότητά τους.

Τροπολογία 22

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 28 β – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. **Η έκθεση μπορεί να συνοδεύεται** από προτάσεις προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την τροποποίηση, διαγραφή, παράταση ή αντικατάσταση των παρεκκλίσεων που προβλέπονται στο άρθρο 28α, όπως υπαγορεύει η δέσμευση της ΕΕ για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου με ορίζοντα το 2030.

Τροπολογία

3. **Εντός έξι μηνών από τη δημοσίευση της εν λόγω έκθεσης, η Επιτροπή παρουσιάζει νομοθετικές προτάσεις, όπως αρμόζει,** προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την τροποποίηση, διαγραφή, παράταση ή αντικατάσταση των παρεκκλίσεων που προβλέπονται στο άρθρο 28α, όπως υπαγορεύει η δέσμευση της ΕΕ για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου με ορίζοντα το 2030.

Or. en

Τροπολογία 23

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 28 γ – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Η Επιτροπή θεσπίζει διατάξεις για την κατάλληλη παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και εξακρίβωση των εκπομπών για τον σκοπό της εφαρμογής του αγορακεντρικού μέτρου που αναπτύσσει ο ΔΟΠΑ. Οι εν λόγω διατάξεις **βασίζονται στις ίδιες αρχές με αυτές του κανονισμού** που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 και εξασφαλίζουν ότι οι υποβληθείσες εκθέσεις για τις εκπομπές ελέγχονται σύμφωνα με το άρθρο 15.

Τροπολογία

1. Η Επιτροπή θεσπίζει διατάξεις για την κατάλληλη παρακολούθηση, υποβολή εκθέσεων και εξακρίβωση των εκπομπών για τον σκοπό της εφαρμογής του αγορακεντρικού μέτρου που αναπτύσσει ο ΔΟΠΑ. Οι εν λόγω διατάξεις **είναι απολύτως συνεπείς με τις αρχές που περιέχονται στον κανονισμό** που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 και εξασφαλίζουν ότι οι υποβληθείσες εκθέσεις για τις εκπομπές ελέγχονται σύμφωνα με το άρθρο 15.

Or. en

Αιτιολόγηση

Πριν από τη σύνταξη βασικών αναφορών για το παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο του ΔΟΠΑ κατά την περίοδο 2019-2020, είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι το σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (ΠΥΕ), για τις πτήσεις προς και από την Ευρώπη, υποστηρίζει την αυστηρότητα και την περιβαλλοντική ακεραιότητα του ΣΕΔΕ της ΕΕ.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Περίπου το 1,3 % των παγκόσμιων εκπομπών CO₂ προέρχονται από τις διεθνείς αερομεταφορές. Με την αναμενόμενη αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας κατά τις επόμενες τρεις δεκαετίες, οι παγκόσμιες εκπομπές θα μπορούσαν να αυξηθούν περαιτέρω κατά 300-700 % έως το 2050 εάν δεν ληφθούν μέτρα για να συγκρατηθεί η αύξηση.

Η ανάπτυξη ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου, ως μέρος μιας «δέσμης μέτρων» που προορίζεται να αμβλύνει τις επιπτώσεις των εκπομπών από αεροσκάφη επί της κλιματικής αλλαγής, βρίσκεται εδώ και αρκετό καιρό στο θεματολόγιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ). Κατά την 37η σύνοδο της Γενικής Συνέλευσης του ΔΟΠΑ το 2010, συμφωνήθηκε ένας παγκόσμιος φιλόδοξος στόχος της ανάπτυξης με ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα έως το 2020. Τρία χρόνια αργότερα, ο οργανισμός συνέστησε ομάδα εργασίας για την ανάπτυξη ενός παγκόσμιου μηχανισμού, βασιζόμενου στην αγορά, για την επίτευξη αυτού του στόχου.

Στις 6 Οκτωβρίου 2016, κατά την 39η σύνοδο της Γενικής Συνέλευσης, ο ΔΟΠΑ ενέκρινε την απόφαση 39-3, η οποία εισάγει ένα παγκόσμιο Σύστημα Αντισταθμισμού και Μείωσης Ανθρακούχων εκπομπών για τις Διεθνείς Αερομεταφορές (CORSIA), στο πλαίσιο του οποίου οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που σημειώνουν υπέρβαση των εκπομπών γραμμής βάσης θα πρέπει να αγοράζουν αντισταθμιστικές μονάδες ώστε να επιτυγχάνεται ουδετερότητα ως προς τις ανθρακούχες εκπομπές από τη διεθνή πολιτική αεροπορία από το 2021. Αυτή η γραμμή βάσης θα υπολογιστεί ως ο μέσος όρος των εκπομπών της περιόδου 2019-2020. Το σύστημα αυτό σκοπό έχει να συμπληρώσει νέες τεχνολογίες, λειτουργικές βελτιώσεις και μέτρα υποδομής με σκοπό να επιτευχθεί βιώσιμη ανάπτυξη για τις αεροπορικές μεταφορές καθώς και ο φιλόδοξος μακροπρόθεσμος στόχος του κλάδου για μείωση κατά το ήμισυ των καθαρών εκπομπών CO₂ μέχρι το 2050, σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2005. Όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ θα προσχωρήσουν στο σύστημα από την αρχή.

Ο ΔΟΠΑ πρέπει να αναπτύξει τις λεπτομέρειες, τις διαδικασίες και τα εργαλεία εφαρμογής τα οποία θα επιτρέψουν στο CORSIA να τεθεί σε ισχύ το 2021, τα οποία περιλαμβάνουν την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών, τα κριτήρια αντισταθμισμού και επιλεξιμότητας, τις εκπομπές γραμμής βάσης, καθώς και το ρυθμιστικό πλαίσιο για τα συμμετέχοντα κράτη για την υλοποίηση του συστήματος σε εθνικό επίπεδο. Στη συνέχεια το σύστημα θα υλοποιηθεί σε τρεις φάσεις. Κατά τη διάρκεια της πιλοτικής (2021-2023) και της πρώτης φάσης (2024-2026), 65 χώρες θα συμμετάσχουν σε εθελοντική βάση. Στη δεύτερη φάση του (2027-2035), με εξαίρεση τις χώρες με ελάχιστες αεροπορικές δραστηριότητες, η συμμετοχή θα καταστεί υποχρεωτική. Σε περίπτωση που το σύστημα επιτύχει τους στόχους του, περίπου το 80 % των εκπομπών των αεροπορικών μεταφορών άνω των επιπέδων του 2020 θα αντισταθμίζεται βάσει του CORSIA μεταξύ 2021 και 2035. Σημαντικό είναι ότι η συμφωνία προβλέπει επανεξέταση κάθε τρία έτη ώστε να εξασφαλίζεται η ευθυγράμμιση με τους μακροπρόθεσμους κλιματικούς στόχους της Σύμβασης πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την αλλαγή του κλίματος (UNFCCC) και της συμφωνίας του Παρισιού του 2015.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) έχει αναγνωρίσει από καιρό τον αντίκτυπο των εκπομπών των αεροσκαφών στην αλλαγή του κλίματος. Προκειμένου να δοθούν κίνητρα στις αεροπορικές εταιρείες να έχουν σε λειτουργία αποτελεσματικότερους στόλους, η ΕΕ ενέκρινε το 2008

νομοθεσία για την επέκταση του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών της (ΣΕΔΕ της ΕΕ) στις εκπομπές που οφείλονται σε πτήσεις προς, από και εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ). Αυτή η προσέγγιση κρίθηκε συμβατή με το διεθνές δίκαιο από το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ωστόσο, ορισμένες τρίτες χώρες και αεροπορικές εταιρείες αντιτάχθηκαν σθεναρά στη νομοθεσία, υποστηρίζοντας ότι ένα περιφερειακό καθεστώς θα οδηγούσε σε αποδυναμωμένες εμπορικές και οικονομικές στρεβλώσεις. Επομένως, προκειμένου να υποστηριχθεί η δέσμευση του ΔΟΠΑ για την ανάπτυξη ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου, η ΕΕ συμφώνησε να περιορίσει προσωρινά το πεδίο εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ στις πτήσεις εντός του ΕΟΧ μέχρι το 2016. Ελλείψει περαιτέρω τροποποίησης της οδηγίας για το ΣΕΔΕ της ΕΕ, η παρούσα παρέκκλιση θα παύσει να ισχύει, και θα επαναφερθεί η αρχική κάλυψη συμμόρφωσης του 2008 («snap-back»).

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανταποκρίθηκε στη συμφωνία CORSIA του ΔΟΠΑ του Φεβρουαρίου 2017, και πρότείνει τη διατήρηση της ισχύουσας παρέκκλισης πέραν του 2016. Περαιτέρω επανεξέταση του ΣΕΔΕ της ΕΕ θα πραγματοποιηθεί τότε σε συνδυασμό με έκθεση της Επιτροπής σε μη προσδιοριζόμενη μεταγενέστερη ημερομηνία, όταν θα υπάρχει μεγαλύτερη σαφήνεια από την ΔΟΠΑ σχετικά με τη φύση και το περιεχόμενο των απαραίτητων μηχανισμών για την εφαρμογή του CORSIA και θα μπορεί να προσδιοριστεί το ακριβές περιεχόμενο της συμμετοχής τρίτων χωρών. Η πρόταση τονίζει επίσης ότι είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί η ταχεία σύναψη συμφωνίας από τους δύο συννομοθέτες, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, κατά προτίμηση πριν από το τέλος του 2017, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί ασφάλεια δικαίου για συμμόρφωση στο πλαίσιο του ΣΕΔΕ της ΕΕ.

Στο σχέδιο έκθεσης που υπέβαλε, η εισηγήτρια συμφωνεί σε γενικές γραμμές με την πρόταση της Επιτροπής. Πιστεύει ότι είναι συνετό να αναμείνουμε την πρόοδο σχετικά με τις λεπτομέρειες, τις διαδικασίες και τα μέτρα που λαμβάνονται για την υλοποίηση του CORSIA από τα κράτη μέλη του ΔΟΠΑ πριν από την πλήρη αξιολόγηση του ΣΕΔΕ της ΕΕ για την περίοδο μετά το 2020. Ωστόσο, για να διασφαλιστεί ότι η επανεξέταση αυτή χρησιμεύει για την ενσωμάτωση της CORSIA στην πολιτική της ΕΕ για το κλίμα, η εισηγήτρια θεωρεί ότι είναι απαραίτητο να προσδιορίζονται βασικές ημερομηνίες ορόσημα στη νομοθεσία. Πρώτον, για να υπάρχει συνέπεια με την τρέχουσα νομοθεσία, η τελευταία αυτή παρέκκλιση πρέπει να είναι χρονικά περιορισμένη και να λήγει πριν από την έναρξη λειτουργίας του CORSIA την 1η Ιανουαρίου 2021. Δεύτερον, είναι αναγκαίο να καθοριστεί η ημερομηνία δημοσίευσης της 1ης Ιανουαρίου 2019 για την έκθεση εφαρμογής της Επιτροπής ώστε να υπάρχει αρκετός χρόνος για να αξιολογηθούν οι συστάσεις του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ. Τρίτον, για να εξασφαλιστεί ότι η Επιτροπή υποβάλλει εγκαίρως προτάσεις ως ανταπόκριση στην έκθεση εφαρμογής, η εισηγήτρια προτείνει προθεσμία στις 30 Ιουνίου 2019.

Δεδομένου ότι η έκθεση εφαρμογής θα ορίσει τις προϋποθέσεις για μελλοντική νομοθεσία σχετικά με το ΣΕΔΕ της ΕΕ, η εισηγήτρια πιστεύει ότι είναι σημαντικό να οριστούν τα βασικά τεχνικά στοιχεία, οι διαδικασίες και οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις που πρέπει να αξιολογούνται. Η έκθεση πρέπει να εξετάζει τη συνολική φιλοδοξία του CORSIA σε σχέση με τις δεσμεύσεις της ΕΕ στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού. Ειδικότερα, προκειμένου να αξιολογεί την αποτελεσματικότητα, η έκθεση πρέπει επίσης να επιθεωρεί το επίπεδο συμμετοχής τρίτων χωρών, τις κυρώσεις για μη συμμόρφωση, τις διαδικασίες για τη συμμετοχή του κοινού, τα πρότυπα για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση (ΠΥΕ), τους κανόνες σχετικά με τη χρήση βιοκαυσίμων, και θα πρέπει να αξιολογεί τις διατάξεις περί αντιστάθμισης βάσει αντικειμενικών κριτηρίων. Μέσω της αντιμετώπισης των σημείων αυτών, η έκθεση εφαρμογής θα επιτρέψει την Επιτροπή και τους

συννομοθέτες να εξασφαλίσουν ότι τα περιβαλλοντικά πρότυπα του ΣΕΔΕ της ΕΕ εξακολουθούν να ισχύουν.

Η εισηγήτρια εκτιμά ότι η βελτίωση της διαφάνειας είναι καίριας σημασίας για τις εργασίες του ΔΟΠΑ σχετικά με τις προόδους εφαρμογής κατά τα επόμενα δύο έτη. Η Επιτροπή Αεροπορίας και Προστασίας του Περιβάλλοντος (CAEP), η οποία, μαζί με το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ, θα θέσει το πλαίσιο και τις διατάξεις διακυβέρνησης για την ΠΥΕ και τις μονάδες αντιστάθμισης, εφαρμόζει αυστηρό πρωτόκολλο μη δημοσιοποίησης στα μέλη και τους παρατηρητές της. Δεν επιτρέπεται η πρόσβαση του κοινού στις συζητήσεις της. Η εισηγήτρια ανησυχεί ότι αυτή η περιορισμένη διαφάνεια στη διαδικασία θα μπορούσε να αποβεί εις βάρος της ποιότητας των πληροφοριών που απαιτούνται για την ενημέρωση των συζητήσεων της ΕΕ μετά το 2020 καθώς και της θεσμικής εμπιστοσύνης. Ως εκ τούτου, θα είναι ουσιαστικό η CAEP να επιτρέψει στην Επιτροπή να παρέχει τακτική και ουσιαστική ενημέρωση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

Καθώς συνεχίζονται παράλληλα οι διαπραγματεύσεις μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ευρύτερη μεταρρύθμιση του ΣΕΔΕ της ΕΕ για την περίοδο 2021-2030, και προκειμένου να εξασφαλιστεί η συνοχή με την παρούσα πρόταση, η εισηγήτρια θεωρεί ότι είναι απαραίτητο να περιληφθούν τροποποιήσεις που σχετίζονται με τον τομέα των αερομεταφορών, όπως εγκρίθηκαν από το Κοινοβούλιο στις 15 Φεβρουαρίου 2017. Οι εν λόγω τροπολογίες ζητούν να λάβει ο τομέας των αερομεταφορών 10 % λιγότερα δικαιώματα από τον μέσο όρο του της περιόδου 2014-2016 (όπως ισχύει με άλλους τομείς), να αυξηθεί ο αριθμός των δημοπρατούμενων δικαιωμάτων από 15 % σε 50 %, και τα έσοδα από τα δικαιώματα αυτά να χαρακτηριστούν χρηματοδότηση για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Σε σχέση με αυτό το τελευταίο, η εισηγήτρια πιστεύει ότι ειδική προσοχή στη χρηματοδότηση πρέπει να δοθεί σε κράτη μέλη στο πλαίσιο του ένατου προγράμματος πλαισίου για την έρευνα (ΠΠ9), ώστε να δοθούν κίνητρα για τη χρήση των εσόδων από τον πλειστηριασμό δικαιωμάτων εκπομπών και να αυξηθεί η συγχρηματοδότηση των δαπανών για την έρευνα, την ανάπτυξη και την εμπορική αξιοποίηση νέων τεχνολογιών για το κλίμα.