



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2009 - 2014

Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων

2013/0344(COD)

28.11.2013

*****I**

ΣΧΕΔΙΟ ΕΚΘΕΣΗΣ

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας, ενόψει της εφαρμογής έως το 2020 μιας διεθνούς συμφωνίας για τη θέσπιση ενός ενιαίου παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου σχετικά με τις εκπομπές που οφείλονται στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων

Εισηγητής: Peter Liese

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.....	23

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας, ενόψει της εφαρμογής έως το 2020 μιας διεθνούς συμφωνίας για τη θέσπιση ενός ενιαίου παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου σχετικά με τις εκπομπές που οφείλονται στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές

(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

(Συνήθης νομοθετική διαδικασία: πρώτη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2013)0722),
 - 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 (C7-0374/2013),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294, παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
 - έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹,
 - έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών της ...²,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 55 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 (A7-0000/2013),
1. εγκρίνει τη θέση κατά την πρώτη ανάγνωση όπως παρατίθεται κατωτέρω·
 2. ζητεί από την Επιτροπή να του υποβάλει εκ νέου την πρόταση, αν προτίθεται να της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή να την αντικαταστήσει με νέο κείμενο·
 3. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή και στα εθνικά κοινοβούλια.

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

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

Τροπολογία 1

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(2) Κατά συνέπεια, είναι επιθυμητό να θεωρείται προσωρινά ότι ικανοποιούνται οι απαιτήσεις της οδηγίας 2003/87/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴ όταν πληρούνται οι υποχρεώσεις όσον αφορά ένα ορισμένο ποσοστό των εκπομπών που οφείλονται σε πτήσεις από και προς αεροδρόμια τρίτων χωρών. Με τον τρόπο αυτόν, η Ένωση υπογραμμίζει ότι μπορούν να ισχύσουν απαιτήσεις όσον αφορά ορισμένα ποσοστά εκπομπών που προέρχονται από πτήσεις από και προς αεροδρόμια χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ), κατά τον ίδιο τρόπο όπως μπορούν να θεσπιστούν και νομικές απαιτήσεις για τις εκπομπές που οφείλονται στις περισσότερες πτήσεις από και προς τα αεροδρόμια αυτά.

⁴ Οδηγία 2003/87/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/EK (ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32).

Τροπολογία

(2) Κατά συνέπεια, **προκειμένου να διατηρηθεί η ώθηση που επιτεύχθηκε στη συνέλευση της ΔΟΠΑ το 2013 και να διευκολυνθεί η πρόοδος στην επερχόμενη συνέλευση της ΔΟΠΑ το 2016**, είναι επιθυμητό να θεωρείται προσωρινά ότι ικανοποιούνται οι απαιτήσεις της οδηγίας 2003/87/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴ **για την περίοδο έως το 2016** όταν πληρούνται οι υποχρεώσεις όσον αφορά ένα ορισμένο ποσοστό των εκπομπών που οφείλονται σε πτήσεις από και προς αεροδρόμια τρίτων χωρών. Με τον τρόπο αυτόν, η Ένωση υπογραμμίζει ότι μπορούν να ισχύσουν απαιτήσεις όσον αφορά ορισμένα ποσοστά εκπομπών που προέρχονται από πτήσεις από και προς αεροδρόμια χωρών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ), κατά τον ίδιο τρόπο όπως μπορούν να θεσπιστούν και νομικές απαιτήσεις για τις εκπομπές που οφείλονται στις περισσότερες πτήσεις από και προς τα αεροδρόμια αυτά.

⁴ Οδηγία 2003/87/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/EK (ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32).

Or. en

Αιτιολόγηση

Η παρούσα παρέκκλιση θα πρέπει να ισχύει μόνο μέχρι το 2016 και την επόμενη συνέλευση της ΔΟΠΑ. Κατόπιν των συμπερασμάτων της συνέλευσης της ΔΟΠΑ το 2016 και των

επιτευχθέντων αποτελεσμάτων, η Ένωση θα μπορούσε να εξετάσει αν και ποιες περαιτέρω ενέργειες απαιτούνται προκειμένου να αποτυπωθεί η έκβαση των διεθνών διαπραγματεύσεων. Δεδομένου ότι η παρούσα παρέκκλιση λήγει στα τέλη του 2016, οι νομοθέτες θα έχουν επαρκή χρόνο να ολοκληρώσουν τυχόν περαιτέρω διαδικασία συναπόφασης που ενδέχεται να χρειαστεί, εφόσον η προθεσμία παράδοσης δικαιωμάτων για τις εκπομπές του 2017 λήγει τον Απρίλιο του 2018.

Τροπολογία 2

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(2α) Προκειμένου να δημιουργηθεί κλίμα εμπιστοσύνης σε διεθνές επίπεδο όσον αφορά το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής της Ένωσης (ΣΕΔΕ), τα έσοδα από τον πλειστηριασμό των δικαιωμάτων ή ένα ισοδύναμο ποσό οσάκις το απαιτούν οι προεξάρχουσες δημοσιονομικές αρχές των κρατών μελών, όπως η αρχή της ενότητας και της καθολικότητας, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, για την προσαρμογή στις επιπτώσεις της αλλαγής του κλίματος στην Ένωση και σε τρίτες χώρες, για τη χρηματοδότηση της έρευνας και ανάπτυξης με αντικείμενο τον περιορισμό και την προσαρμογή, καθώς και για την κάλυψη του κόστους διαχείρισης του ΣΕΔΕ της ΕΕ. Τα έσοδα από τον πλειστηριασμό θα πρέπει επίσης να χρησιμοποιούνται για τις μεταφορές με χαμηλές εκπομπές. Τα έσοδα από τον πλειστηριασμό θα πρέπει να χρησιμοποιούνται ειδικότερα για τη χρηματοδότηση των συνεισφορών στο Παγκόσμιο Ταμείο Ενεργειακής Απόδοσης και Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας και στο Πράσινο Ταμείο για το Κλίμα στο πλαίσιο της UNFCCC, καθώς και των μέτρων για την αποτροπή της αποδάσωσης και τη διευκόλυνση της προσαρμογής των αναπτυσσόμενων χωρών. Ως συμβαλλόμενο μέρος μιας συμφωνίας σχετικά με ένα

αποτελεσματικό, βασιζόμενο στις αεροπορικές διαδρομές, παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο («ΑΚΜ»), με σημαντικές δυνατότητες μείωσης των επιπτώσεων των αεροπορικών μεταφορών στο κλίμα, η Ένωση οφείλει επίσης να αναλάβει τη δέσμευση να προορίζει τα έσοδα που προέρχονται από τη λήψη ενός τέτοιου μέτρου στο Πράσινο Ταμείο για το Κλίμα, σύμφωνα με την UNFCCC, ούτως ώστε να καταστεί σαφής η αρχή των κοινών, αλλά διαφοροποιημένων ευθυνών και αντίστοιχων ικανοτήτων, και σε διεθνείς προσπάθειες για τη χρηματοδότηση της έρευνας και της ανάπτυξης με σκοπό τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των αεροπορικών μεταφορών.

Or. en

Αιτιολόγηση

During the negotiations on the current directive, the European Parliament insisted on a clearly binding earmarking. At the time, member states were not ready to accept this and only a recommendation is included in the directive. It would facilitate the acceptance of the EU scheme if member states accepted a much clearer commitment. Common research projects on technology still reducing emissions in aviation could be created with third countries. A contribution of EU member states to adaptation and mitigation including the green climate fund under UNFCCC would be very helpful to facilitate the support of developing countries. This principle must also be introduced into the international negotiations.

Τροπολογία 3

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(3) Ενώ η εφαρμογή της οδηγίας 2003/87/EK εξακολουθεί να βασίζεται στην άφιξη ή την αναχώρηση από αεροδρόμια της Ένωσης, για να υπάρξει ένας απλός και αποτελεσματικός τρόπος

Τροπολογία

(3) Ενώ η εφαρμογή της οδηγίας 2003/87/EK εξακολουθεί να βασίζεται στην άφιξη ή την αναχώρηση από αεροδρόμια της Ένωσης, για να υπάρξει ένας απλός και αποτελεσματικός τρόπος

περιορισμού της εφαρμογής των περιφερειακών αγορακεντρικών μέτρων για τα 7 χρόνια που μεσολαβούν μέχρι να **τεθεί σε λειτουργία το** παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο, η υπηρεσία Eurocontrol υπολόγισε τα ποσοστά με βάση την αναλογία της ορθοδρομίας μεταξύ των κύριων αεροδρομίων στον EOX και τις τρίτες χώρες που δεν υπερβαίνει τα 12 μίλια πέρα από το πιο απομακρυσμένο σημείο της ακτογραμμής του EOX. Επειδή η Ένωση δεν θεωρεί ότι ένα παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο θα πρέπει να βασίζεται στους τρέχοντες προβληματισμούς σχετικά με τον εναέριο χώρο, όπως η άφιξη ή η αναχώρηση από τα αεροδρόμια, τα ποσοστά αυτά αφορούν μόνο την περίοδο έως το **2020**.

περιορισμού της εφαρμογής των περιφερειακών αγορακεντρικών μέτρων για τα **τρία** χρόνια που μεσολαβούν μέχρι να **συμφωνηθεί στην 39η συνέλευση της ΔΟΠΑ το 2016 ένα** παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο **προς κύρωση, το οποίο να ισχύει για την πλειονότητα των εκπομπών που οφείλονται στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές**, η υπηρεσία Eurocontrol υπολόγισε τα ποσοστά με βάση την αναλογία της ορθοδρομίας μεταξύ των κύριων αεροδρομίων στον EOX και τις τρίτες χώρες που δεν υπερβαίνει τα 12 μίλια πέρα από το πιο απομακρυσμένο σημείο της ακτογραμμής του EOX. Επειδή η Ένωση δεν θεωρεί ότι ένα παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο θα πρέπει να βασίζεται στους τρέχοντες προβληματισμούς σχετικά με τον εναέριο χώρο, όπως η άφιξη ή η αναχώρηση από τα αεροδρόμια, τα ποσοστά αυτά αφορούν μόνο την περίοδο έως το **2016**.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η τροπολογία τονίζει το γεγονός ότι δεν θα ήταν αποδεκτό οποιοδήποτε είδος αγορακεντρικού μέτρου, αλλά μόνο ένα μέτρο το οποίο είναι νομικά δεσμευτικό και το οποίο καλύπτει την πλειονότητα των εκπομπών.

Τροπολογία 4

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(4) Στις παρεκκλίσεις που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία λαμβάνονται υπόψη τα αποτελέσματα των διμερών και πολυμερών επαφών με τρίτες χώρες, τις οποίες η Επιτροπή θα διατηρήσει εξ ονόματος της Ένωσης.

Τροπολογία

(4) Στις παρεκκλίσεις που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία λαμβάνονται υπόψη τα αποτελέσματα των διμερών και πολυμερών επαφών με τρίτες χώρες, τις οποίες η Επιτροπή θα διατηρήσει εξ ονόματος της Ένωσης. **Αυτές οι παρεκκλίσεις αφορούν μόνο τις εκπομπές που οφείλονται στις δραστηριότητες των αεροπορικών μεταφορών έως το 2016 και**

παρέχονται από την Ένωση για να διευκολυνθεί η επίτευξη συμφωνίας στην 39η συνέλευση της ΔΟΠΑ για τη θέσπιση ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου προς κύρωση. Περαιτέρω νομοθετικές ενέργειες θα είναι σκόπιμες μόνον εάν θεσπιστεί ένα τέτοιο μέτρο το 2016. Για τον σκοπό αυτόν, μετά τη συνέλευση της ΔΟΠΑ το 2016, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει πλήρη έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, καθώς και να προτείνει γρήγορα μέτρα σύμφωνα με τα αποτελέσματα, κατά περίπτωση.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η παρούσα παρέκκλιση θα πρέπει να ισχύει μόνο μέχρι το 2016 και την επόμενη συνέλευση της ΔΟΠΑ. Κατόπιν των συμπερασμάτων της συνέλευσης της ΔΟΠΑ το 2016 και των επιτευχθέντων αποτελεσμάτων, η Ένωση θα μπορούσε να εξετάσει αν και ποιες περαιτέρω ενέργειες απαιτούνται προκειμένου να αποτυπωθεί η έκβαση των διεθνών διαπραγματεύσεων. Δεδομένου ότι η παρούσα παρέκκλιση λήγει στα τέλη του 2016, οι νομοθέτες θα έχουν επαρκή χρόνο να ολοκληρώσουν τυχόν περαιτέρω διαδικασία συναπόφασης που ενδέχεται να χρειαστεί, εφόσον η προθεσμία παράδοσης δικαιωμάτων για τις εκπομπές του 2017 λήγει τον Απρίλιο του 2018.

Τροπολογία 5

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(9) Η εφαρμογή ενός ποσοστού στις εξακριβωμένες εκπομπές για τις πτήσεις από και προς αεροδρόμια τρίτων χωρών, ή η χρήση μιας εναλλακτικής προσέγγισης από τους φορείς, θα πρέπει να αφορά τις πτήσεις από το 2014 **και έπειτα**, ώστε να δοθεί χρόνος στους φορείς να κατανοήσουν τις προσεγγίσεις αυτές κατά τον προγραμματισμό των πτήσεών τους.

Τροπολογία

(9) Η εφαρμογή ενός ποσοστού στις εξακριβωμένες εκπομπές για τις πτήσεις από και προς αεροδρόμια τρίτων χωρών, ή η χρήση μιας εναλλακτικής προσέγγισης από τους φορείς, θα πρέπει να αφορά τις πτήσεις από το 2014 **έως το 2016**, ώστε να δοθεί χρόνος στους φορείς να κατανοήσουν τις προσεγγίσεις αυτές κατά τον προγραμματισμό των πτήσεών τους.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η παρούσα παρέκκλιση θα πρέπει να ισχύει μόνο μέχρι το 2016 και την επόμενη συνέλευση της ΔΟΠΑ. Κατόπιν των συμπερασμάτων της συνέλευσης της ΔΟΠΑ το 2016 και των επιτευχθέντων αποτελεσμάτων, η Ένωση θα μπορούσε να εξετάσει αν και ποιες περαιτέρω ενέργειες απαιτούνται προκειμένου να αποτυπωθεί η έκβαση των διεθνών διαπραγματεύσεων. Δεδομένου ότι η παρούσα παρέκκλιση λήγει στα τέλη του 2016, οι νομοθέτες θα έχουν επαρκή χρόνο να ολοκληρώσουν τυχόν περαιτέρω διαδικασία συναπόφασης που ενδέχεται να χρειαστεί, εφόσον η προθεσμία παράδοσης δικαιωμάτων για τις εκπομπές του 2017 λήγει τον Απρίλιο του 2018.

Τροπολογία 6

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(10) Με την επιφύλαξη της εφαρμογής του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου από το 2020, οι εκπομπές που οφείλονται σε πτήσεις από και προς τρίτες χώρες οι οποίες είναι αναπτυσσόμενες και των οποίων το μερίδιο σε τόνους προς χιλιόμετρα στις δραστηριότητες των διεθνών αεροπορικών μεταφορών είναι μικρότερο από 1%, θα πρέπει να εξαιρεθούν για την περίοδο **2014-2020**. Για τους σκοπούς της παρούσας πρότασης αναπτυσσόμενες θεωρούνται εκείνες οι χώρες στις οποίες, κατά τον χρόνο έγκρισης της παρούσας πρότασης, έχει χορηγηθεί προτιμησιακή πρόσβαση στην αγορά της Ένωσης κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 978/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, δηλαδή εκείνες οι οποίες δεν έχουν χαρακτηριστεί το 2013 από την Παγκόσμια Τράπεζα ως χώρες υψηλού ή μέσου-υψηλού εισοδήματος.

Τροπολογία

(10) Με την επιφύλαξη της εφαρμογής του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου από το 2020, οι εκπομπές που οφείλονται σε πτήσεις από και προς τρίτες χώρες οι οποίες είναι αναπτυσσόμενες και των οποίων το μερίδιο σε τόνους προς χιλιόμετρα στις δραστηριότητες των διεθνών αεροπορικών μεταφορών είναι μικρότερο από 1%, θα πρέπει να εξαιρεθούν για την περίοδο **2014-2016**. Για τους σκοπούς της παρούσας πρότασης αναπτυσσόμενες θεωρούνται εκείνες οι χώρες στις οποίες, κατά τον χρόνο έγκρισης της παρούσας πρότασης, έχει χορηγηθεί προτιμησιακή πρόσβαση στην αγορά της Ένωσης κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 978/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, δηλαδή εκείνες οι οποίες δεν έχουν χαρακτηριστεί το 2013 από την Παγκόσμια Τράπεζα ως χώρες υψηλού ή μέσου-υψηλού εισοδήματος.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η παρούσα παρέκκλιση θα πρέπει να ισχύει μόνο μέχρι το 2016 και την επόμενη συνέλευση της ΔΟΠΑ. Κατόπιν των συμπερασμάτων της συνέλευσης της ΔΟΠΑ το 2016 και των

επιτευχθέντων αποτελεσμάτων, η Ένωση θα μπορούσε να εξετάσει αν και ποιες περαιτέρω ενέργειες απαιτούνται προκειμένου να αποτυπωθεί η έκβαση των διεθνών διαπραγματεύσεων. Δεδομένου ότι η παρούσα παρέκκλιση λήγει στα τέλη του 2016, οι νομοθέτες θα έχουν επαρκή χρόνο να ολοκληρώσουν τυχόν περαιτέρω διαδικασία συναπόφασης που ενδέχεται να χρειαστεί, εφόσον η προθεσμία παράδοσης δικαιωμάτων για τις εκπομπές του 2017 λήγει τον Απρίλιο του 2018.

Τροπολογία 7

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 11 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(11α) Η περιβαλλοντική αποτελεσματικότητα της ένταξης των αεροπορικών μεταφορών στο ΣΕΔΕ έχει μειωθεί λόγω του περιορισμού του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής. Για τον σκοπό αυτόν, και σύμφωνα με την πολιτική μείωσης για όλους τους άλλους τομείς, από το 2015 και έπειτα το ποσοστό πλειστηριασμού θα πρέπει να είναι 40%, όπως ισχύει για τον εκπλειστηριασμό δικαιωμάτων για τους άλλους τομείς. Θα πρέπει να εφαρμόζεται συντελεστής γραμμικής μείωσης όπως και στους άλλους τομείς.

Or. en

Αιτιολόγηση

Λόγω του περιορισμένου πεδίου εφαρμογής, μειώνεται σημαντικά το περιβαλλοντικό αποτέλεσμα του ΣΕΔΕ, επομένως αυτή η μείωση μπορεί να αντισταθμιστεί εν μέρει από την αύξηση του ποσοστού πλειστηριασμού δικαιωμάτων και τη μείωση του ανώτατου ορίου.

Τροπολογία 8

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(12) Μετά τη συνέλευση της ΔΟΠΑ του 2016 η Επιτροπή θα υποβάλει έκθεση στο

διαγράφεται

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με σκοπό να εξασφαλιστεί ότι θα ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο και να αντιμετωπιστούν οποιαδήποτε θέματα αφορούν την εφαρμογή της παρέκκλισης.

Or. en

Αιτιολόγηση

Συνδέεται με την τροπολογία επί της αιτιολογικής σκέψης 4.

Τροπολογία 9

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1

Οδηγία 2003/87/ΕΚ

Άρθρο 28 α – παράγραφος 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) τις εκπομπές πτήσεων από και προς χώρες εκτός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) για κάθε ημερολογιακό έτος από το 2014 έως το **2020**, όταν ο φορέας εκμετάλλευσης των πτήσεων αυτών έχει παραδώσει τα δικαιώματα που αντιστοιχούν στα ποσοστά των εξακριβωμένων εκπομπών από τις πτήσεις που αναφέρονται σύμφωνα με το παράρτημα Ιγ ή που έχουν υπολογιστεί σύμφωνα με **το** παράγραφο 6·

Τροπολογία

β) τις εκπομπές πτήσεων από και προς χώρες εκτός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) για κάθε ημερολογιακό έτος από το 2014 έως το **2016**, όταν ο φορέας εκμετάλλευσης των πτήσεων αυτών έχει παραδώσει τα δικαιώματα που αντιστοιχούν στα ποσοστά των εξακριβωμένων εκπομπών από τις πτήσεις που αναφέρονται σύμφωνα με το παράρτημα Ιγ ή που έχουν υπολογιστεί σύμφωνα με **την** παράγραφο 6·

Or. en

Αιτιολόγηση

Η παρούσα παρέκκλιση θα πρέπει να ισχύει μόνο μέχρι το 2016 και την επόμενη συνέλευση της ΔΟΠΑ. Κατόπιν των συμπερασμάτων της συνέλευσης της ΔΟΠΑ το 2016 και των επιτευχθέντων αποτελεσμάτων, η Ένωση θα μπορούσε να εξετάσει αν και ποιες περαιτέρω ενέργειες απαιτούνται προκειμένου να αποτυπωθεί η έκβαση των διεθνών διαπραγματεύσεων. Δεδομένου ότι η παρούσα παρέκκλιση λήγει στα τέλη του 2016, οι νομοθέτες θα έχουν επαρκή χρόνο να ολοκληρώσουν τυχόν περαιτέρω διαδικασία συναπόφασης που ενδέχεται να χρειαστεί, εφόσον η προθεσμία παράδοσης δικαιωμάτων για τις εκπομπές του 2017 λήγει τον Απρίλιο του 2018.

Τροπολογία 10

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 28 α – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) τις εκπομπές που προέρχονται από πτήσεις μη εμπορικού φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών για κάθε ημερολογιακό έτος έως το **2020**, εάν οι εκπομπές για τις οποίες είναι υπεύθυνος ο εν λόγω φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών κατά το ημερολογιακό έτος είναι λιγότερες από 1000 τόνους·

Τροπολογία

γ) τις εκπομπές που προέρχονται από πτήσεις μη εμπορικού φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών για κάθε ημερολογιακό έτος έως το **2016**, εάν οι εκπομπές για τις οποίες είναι υπεύθυνος ο εν λόγω φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών κατά το ημερολογιακό έτος είναι λιγότερες από 1000 τόνους·

Or. en

Αιτιολόγηση

Η παρούσα παρέκκλιση θα πρέπει να ισχύει μόνο μέχρι το 2016 και την επόμενη συνέλευση της ΔΟΠΑ. Κατόπιν των συμπερασμάτων της συνέλευσης της ΔΟΠΑ το 2016 και των επιτευχθέντων αποτελεσμάτων, η Ένωση θα μπορούσε να εξετάσει αν και ποιες περαιτέρω ενέργειες απαιτούνται προκειμένου να αποτυπωθεί η έκβαση των διεθνών διαπραγματεύσεων. Δεδομένου ότι η παρούσα παρέκκλιση λήγει στα τέλη του 2016, οι νομοθέτες θα έχουν επαρκή χρόνο να ολοκληρώσουν τυχόν περαιτέρω διαδικασία συναπόφασης που ενδέχεται να χρειαστεί, εφόσον η προθεσμία παράδοσης δικαιωμάτων για τις εκπομπές του 2017 λήγει τον Απρίλιο του 2018.

Τροπολογία 11

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 28 α – παράγραφος 2 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Όσον αφορά **τη δραστηριότητα** από το 2013 έως το **2020**, τα κράτη μέλη δημοσιεύουν τον αριθμό των δωρεάν δικαιωμάτων αεροπορικών μεταφορών που εκχωρούνται σε κάθε φορέα

Τροπολογία

Όσον αφορά **τις δραστηριότητες** από το 2013 έως το **2016**, τα κράτη μέλη δημοσιεύουν τον αριθμό των δωρεάν δικαιωμάτων αεροπορικών μεταφορών που εκχωρούνται σε κάθε φορέα

εκμετάλλευσης έως την/τις [ΥΕ: να προστεθεί ημερομηνία 4 μήνες από τη θέση σε ισχύ της παρούσας οδηγίας].

εκμετάλλευσης έως την/τις ... *

[ΥΕ: να προστεθεί η ημερομηνία: τέσσερις μήνες από τη θέση σε ισχύ της παρούσας οδηγίας].

Or. en

Αιτιολόγηση

Η παρούσα παρέκκλιση θα πρέπει να ισχύει μόνο μέχρι το 2016 και την επόμενη συνέλευση της ΔΟΠΑ. Κατόπιν των συμπερασμάτων της συνέλευσης της ΔΟΠΑ το 2016 και των επιτευχθέντων αποτελεσμάτων, η Ένωση θα μπορούσε να εξετάσει αν και ποιες περαιτέρω ενέργειες απαιτούνται προκειμένου να αποτυπωθεί η έκβαση των διεθνών διαπραγματεύσεων. Δεδομένου ότι η παρούσα παρέκκλιση λήγει στα τέλη του 2016, οι νομοθέτες θα έχουν επαρκή χρόνο να ολοκληρώσουν τυχόν περαιτέρω διαδικασία συναπόφασης που ενδέχεται να χρειαστεί, εφόσον η προθεσμία παράδοσης δικαιωμάτων για τις εκπομπές του 2017 λήγει τον Απρίλιο του 2018.

Τροπολογία 12

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 28 α – παράγραφος 3 – εδάφιο 1 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Το ειδικό αποθεματικό που προβλέπεται στο άρθρο 3στ μειώνεται ούτως ώστε να παραμείνει στο 3%. Τυχόν υπόλοιπα ακυρώνονται.

Or. en

Αιτιολόγηση

Το ειδικό αποθεματικό θα πρέπει να παραμείνει στο 3% του αριθμού των δικαιωμάτων που είναι σε κυκλοφορία, διότι μειώνεται το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας. Προκειμένου τα περιβαλλοντικά οφέλη να πλησιάζουν περισσότερο τον στόχο του αρχικού συστήματος ΣΕΔΕ, όλα τα δικαιώματα που απομένουν στο ειδικό αποθεματικό μετά την κατανομή σε νεοεισερχόμενους πρέπει να ακυρώνονται, αντί να τίθενται σε πλειστηριασμό από τα κράτη μέλη και να οδηγούν σε περισσότερες εκπομπές.

Τροπολογία 13

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 28 α – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 3δ παράγραφος 3, ο αριθμός δικαιωμάτων που τίθενται σε πλειστηριασμό από κάθε κράτος μέλος για την περίοδο **2013-2020** μειώνεται ώστε να αντιστοιχεί με το μερίδιό του για τις εκπομπές των αεροπορικών μεταφορών που απορρέουν από την εφαρμογή **του άρθρου 28 στοιχεία α) έως γ).**

Τροπολογία

Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 3δ παράγραφος 3, ο αριθμός δικαιωμάτων που τίθενται σε πλειστηριασμό από κάθε κράτος μέλος για την περίοδο **2013-2016** μειώνεται ώστε να αντιστοιχεί με το μερίδιό του για τις εκπομπές των αεροπορικών μεταφορών που απορρέουν από την εφαρμογή **των στοιχείων α) έως γ) της παραγράφου 1.**

Or. en

Αιτιολόγηση

Η παρούσα παρέκκλιση θα πρέπει να ισχύει μόνο μέχρι το 2016 και την επόμενη συνέλευση της ΔΟΠΑ. Κατόπιν των συμπερασμάτων της συνέλευσης της ΔΟΠΑ το 2016 και των επιτευχθέντων αποτελεσμάτων, η Ένωση θα μπορούσε να εξετάσει αν και ποιες περαιτέρω ενέργειες απαιτούνται προκειμένου να αποτυπωθεί η έκβαση των διεθνών διαπραγματεύσεων. Δεδομένου ότι η παρούσα παρέκκλιση λήγει στα τέλη του 2016, οι νομοθέτες θα έχουν επαρκή χρόνο να ολοκληρώσουν τυχόν περαιτέρω διαδικασία συναπόφασης που ενδέχεται να χρειαστεί, εφόσον η προθεσμία παράδοσης δικαιωμάτων για τις εκπομπές του 2017 λήγει τον Απρίλιο του 2018.

Τροπολογία 14

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 28 α – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

7. Μετά τη συνέλευση της ΔΟΠΑ το 2016, η Επιτροπή θα υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με **τις ενέργειες που απαιτούνται**

Τροπολογία

7. Μετά τη συνέλευση της ΔΟΠΑ το 2016, η Επιτροπή θα υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με **τα επιτευχθέντα**

για την εφαρμογή του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου όσον αφορά τις εκπομπές από το 2020, καθώς και προτάσεις όπου απαιτείται.

Στην περίπτωση μη εφαρμογής του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου από το 2020, στην έκθεση αυτή θα εξεταστεί το κατάλληλο πεδίο εφαρμογής για την κάλυψη των εκπομπών που οφείλονται στις δραστηριότητες από και προς χώρες εκτός του ΕΟΧ από το **2020** και έπειτα και για όσο διάστημα απουσιάζει ένα τέτοιου είδους παγκόσμιο μέτρο. Στην έκθεσή της η Επιτροπή θα εξετάσει, επίσης, λύσεις για θέματα τα οποία μπορεί να προκύψουν κατά την εφαρμογή των παραγράφων 1 έως 4, τηρώντας παράλληλα την αρχή της ίσης μεταχείρισης για όλους τους φορείς εκμετάλλευσης στο ίδιο δρομολόγιο.»

αποτελέσματα. Σε περίπτωση που συμφωνηθεί ένα παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο προς κύρωση, η εν λόγω έκθεση θα πρέπει να περιλαμβάνει προτάσεις, όπου απαιτείται, στο πλαίσιο των εξελίξεων αυτών.

Στην περίπτωση μη εφαρμογής του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου από το 2020, στην έκθεση αυτή θα εξεταστεί το κατάλληλο πεδίο εφαρμογής για την κάλυψη των εκπομπών που οφείλονται στις δραστηριότητες από και προς χώρες εκτός του ΕΟΧ από το **2016** και έπειτα και για όσο διάστημα απουσιάζει ένα τέτοιου είδους παγκόσμιο μέτρο. Στην έκθεσή της η Επιτροπή θα εξετάσει, επίσης, λύσεις για θέματα τα οποία μπορεί να προκύψουν κατά την εφαρμογή των παραγράφων 1 έως 4, τηρώντας παράλληλα την αρχή της ίσης μεταχείρισης για όλους τους φορείς εκμετάλλευσης στο ίδιο δρομολόγιο.»

Or. en

Αιτιολόγηση

Η παρούσα παρέκκλιση θα πρέπει να ισχύει μόνο μέχρι το 2016 και την επόμενη συνέλευση της ΔΟΠΑ. Κατόπιν των συμπερασμάτων της συνέλευσης της ΔΟΠΑ το 2016 και των επιτευχθέντων αποτελεσμάτων, η Ένωση θα μπορούσε να εξετάσει αν και ποιες περαιτέρω ενέργειες απαιτούνται προκειμένου να αποτυπωθεί η έκβαση των διεθνών διαπραγματεύσεων. Δεδομένου ότι η παρούσα παρέκκλιση λήγει στα τέλη του 2016, οι νομοθέτες θα έχουν επαρκή χρόνο να ολοκληρώσουν τυχόν περαιτέρω διαδικασία συναπόφασης που ενδέχεται να χρειαστεί, εφόσον η προθεσμία παράδοσης δικαιωμάτων για τις εκπομπές του 2017 λήγει τον Απρίλιο του 2018.

Τροπολογία 15

Πρόταση οδηγίας

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

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3 γ – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο άρθρο 3γ, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Από την 1η Ιανουαρίου 2013 και για περίοδο δύο ετών, η συνολική ποσότητα δικαιωμάτων προς κατανομή σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών ισοδυναμεί με το 95% του γινομένου των ιστορικών εκπομπών των αεροπορικών μεταφορών επί τον αριθμό ετών της περιόδου.

Από την 1η Ιανουαρίου 2015 και έπειτα, τα εν λόγω δικαιώματα θα μειώνονται βάσει γραμμικού συντελεστή 1,74% για κάθε ημερολογιακό έτος. Το ποσοστό αυτό μπορεί να αναθεωρηθεί στο πλαίσιο της γενικής αναθεώρησης της παρούσας οδηγίας.»

Or. en

Αιτιολόγηση

Ενώ οι άλλοι κλάδοι που καλύπτονται από το ΣΕΔΕ πρέπει να μειώσουν τις εκπομπές τους κατά 21% έως το 2020, η μείωση στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών είναι μόνο 5%. Αυτό ήταν αντίθετο με τη θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου κατά τις διαπραγματεύσεις του 2008. Το Κοινοβούλιο πάντοτε ζητούσε ίση μεταχείριση όλων των κλάδων. Η περιβαλλοντική αποτελεσματικότητα του ΣΕΔΕ μειώνεται σημαντικά εξαιτίας του περιορισμένου πεδίου εφαρμογής. Προκειμένου να βελτιωθεί η περιβαλλοντική ακεραιότητα του ΣΕΔΕ, εφαρμόζεται για κάθε έτος ο γραμμικός συντελεστής του 1,74% ούτως ώστε να επιτευχθεί ίση μεταχείριση όλων των τομέων στο πλαίσιο του ΣΕΔΕ.

Τροπολογία 16

Πρόταση οδηγίας

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

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3 δ – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο άρθρο 3δ, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Από την 1η Ιανουαρίου 2013 και για περίοδο δύο ετών, το 15% των δικαιωμάτων τίθεται σε πλειστηριασμό. Από την 1η Ιανουαρίου 2015 και έπειτα, το 40% των δικαιωμάτων τίθεται σε πλειστηριασμό. Το ποσοστό αυτό μπορεί να αναθεωρηθεί στο πλαίσιο της γενικής

Αιτιολόγηση

Ενώ το μέσο ποσοστό εκπλεηστηριασμού σε άλλους τομείς είναι 40% (100% ως κανόνας και δείκτης αναφοράς για τομέα που εκτίθεται σε κίνδυνο διαρροής άνθρακα), το ποσοστό εκπλεηστηριασμού στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών είναι μόλις 15%. Το γεγονός αυτό έχει αποτελέσει αντικείμενο επικρίσεων εδώ και πολύ καιρό. Επειδή όλες οι πτήσεις στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο υπόκεινται στο ΣΕΔΕ, οι αεροπορικές μεταφορές δεν μπορούν να θεωρηθούν τυπικός τομέας που εκτίθεται σε κίνδυνο διαρροής άνθρακα. Λόγω του περιορισμένου πεδίου εφαρμογής, μειώνεται δραστικά το περιβαλλοντικό αποτέλεσμα του ΣΕΔΕ, επομένως η μείωση αυτή μπορεί να αντισταθμιστεί εν μέρει από την αύξηση του ποσοστού πλειστηριασμού δικαιωμάτων.

Τροπολογία 17

Πρόταση οδηγίας

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

Οδηγία 2003/87/ΕΚ

Άρθρο 3 δ – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Στο άρθρο 3δ, η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν τις εισπράξεις που προέρχονται από τον πλειστηριασμό δικαιωμάτων για προσπάθειες με στόχο την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, ιδίως σε διεθνές επίπεδο, τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, την προσαρμογή στις επιπτώσεις της αλλαγής του κλίματος σε αναπτυσσόμενες χώρες και τη χρηματοδότηση της έρευνας και της ανάπτυξης με αντικείμενο τον περιορισμό και την προσαρμογή, μεταξύ άλλων, ειδικότερα, στον τομέα της αεροναυτικής και των αεροπορικών μεταφορών. Τα έσοδα από τον πλειστηριασμό χρησιμοποιούνται επίσης για τις μεταφορές με χαμηλές εκπομπές. Με τα έσοδα από τον πλειστηριασμό χρηματοδοτούνται επίσης οι συνεισφορές

στο Παγκόσμιο Ταμείο Ενεργειακής Απόδοσης και Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας, και στο Πράσινο Ταμείο για το Κλίμα στο πλαίσιο της UNFCCC, καθώς και τα μέτρα για την αποτροπή της αποδάσωσης.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν τακτικά την Επιτροπή σχετικά με τις δράσεις που αναλαμβάνουν κατ' εφαρμογή του πρώτου εδαφίου.»

Or. en

Αιτιολόγηση

During the negotiations on the current directive, the European Parliament insisted on a clearly binding earmarking. At the time, member states were not ready to accept this and only a recommendation is included in the directive. It would facilitate the acceptance of the EU scheme if member states accepted a much clearer commitment. Common research projects on technology still reducing emissions in aviation could be created with third countries. A contribution of EU member states to adaptation and mitigation including the green climate fund under UNFCCC would be very helpful to facilitate the support of developing countries. This principle must also be introduced into the international negotiations.

Τροπολογία 18

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα

Οδηγία 2003/87/EK

Παράρτημα II γ – πίνακας – σειρά 37

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ΚΙΝΑ συμπεριλαμβανομένων των
ΧΟΝΓΚ ΚΟΝΓΚ, ΜΑΚΑΟ *και* **ΤΑΪΒΑΝ**

Τροπολογία

ΚΙΝΑ συμπεριλαμβανομένων των
ΧΟΝΓΚ ΚΟΝΓΚ *και* ΜΑΚΑΟ

Or. en

Αιτιολόγηση

Η Ταϊβάν πρέπει να καταχωρισθεί ως ξεχωριστή εγγραφή προορισμού και όχι ως τμήμα της εγγραφής που αφορά την Κίνα.

Τροπολογία 19

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα

Οδηγία 2003/87/EK

Παράρτημα II γ – πίνακας – σειρά 147 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

TW TAÏBAN

Or. en

Αιτιολόγηση

Η Ταϊβάν πρέπει να καταχωρισθεί ως ξεχωριστή εγγραφή προορισμού και όχι ως τμήμα της εγγραφής που αφορά την Κίνα.

Τροπολογία 20

Πρόταση οδηγίας

Παράρτημα

Οδηγία 2003/87/EK

Παράρτημα II γ – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Για την περίοδο **2014-2020** και με την επιφύλαξη της εφαρμογής του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου από το 2020, το ποσοστό που εφαρμόζεται στις πτήσεις μεταξύ χωρών μελών του ΕΟΧ και χωρών οι οποίες είναι αναπτυσσόμενες και των οποίων το μερίδιο σε τόνους προς χιλιόμετρα στις δραστηριότητες των διεθνών αεροπορικών μεταφορών είναι μικρότερο από 1% είναι μηδενικό. Για τους σκοπούς της παρούσας πρότασης αναπτυσσόμενες χώρες θεωρούνται εκείνες οι χώρες στις οποίες, κατά τον χρόνο έγκρισης της παρούσας πρότασης, έχει χορηγηθεί προτιμησιακή πρόσβαση στην αγορά της Ένωσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 978/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, δηλαδή εκείνες οι οποίες δεν έχουν χαρακτηριστεί το 2013 από την

Για την περίοδο **2014-2016** και με την επιφύλαξη της εφαρμογής του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου από το 2020, το ποσοστό που εφαρμόζεται στις πτήσεις μεταξύ χωρών μελών του ΕΟΧ και χωρών οι οποίες είναι αναπτυσσόμενες και των οποίων το μερίδιο σε τόνους προς χιλιόμετρα στις δραστηριότητες των διεθνών αεροπορικών μεταφορών είναι μικρότερο από 1% είναι μηδενικό. Για τους σκοπούς της παρούσας πρότασης αναπτυσσόμενες χώρες θεωρούνται εκείνες οι χώρες στις οποίες, κατά τον χρόνο έγκρισης της παρούσας πρότασης, έχει χορηγηθεί προτιμησιακή πρόσβαση στην αγορά της Ένωσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 978/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, δηλαδή εκείνες οι οποίες δεν έχουν χαρακτηριστεί το 2013 από την

Παγκόσμια Τράπεζα ως χώρες υψηλού ή μέσου-υψηλού εισοδήματος.

Παγκόσμια Τράπεζα ως χώρες υψηλού ή μέσου-υψηλού εισοδήματος.

Or. en

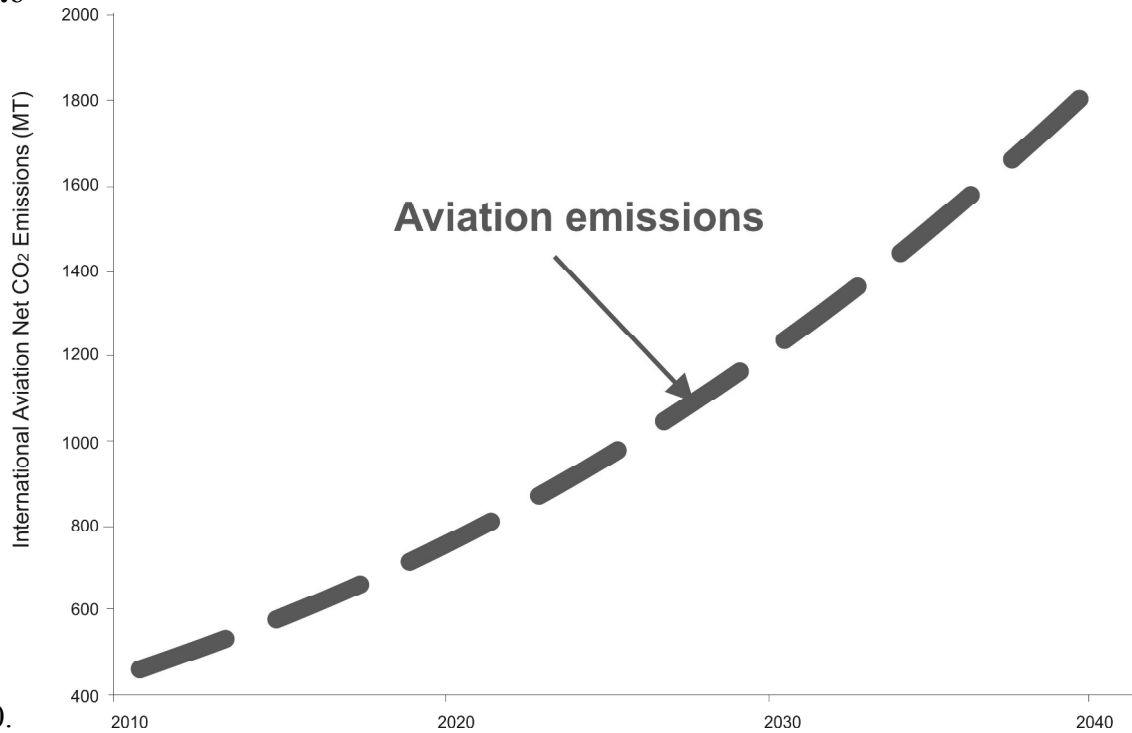
Αιτιολόγηση

Η παρούσα παρέκκλιση θα πρέπει να ισχύει μόνο μέχρι το 2016 και την επόμενη συνέλευση της ΔΟΠΑ. Κατόπιν των συμπερασμάτων της συνέλευσης της ΔΟΠΑ το 2016 και των επιτευχθέντων αποτελεσμάτων, η Ένωση θα μπορούσε να εξετάσει αν και ποιες περαιτέρω ενέργειες απαιτούνται προκειμένου να αποτυπωθεί η έκβαση των διεθνών διαπραγματεύσεων. Δεδομένου ότι η παρούσα παρέκκλιση λήγει στα τέλη του 2016, οι νομοθέτες θα έχουν επαρκή χρόνο να ολοκληρώσουν τυχόν περαιτέρω διαδικασία συναπόφασης που ενδέχεται να χρειαστεί, εφόσον η προθεσμία παράδοσης δικαιωμάτων για τις εκπομπές του 2017 λήγει τον Απρίλιο του 2018.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Γιατί είναι απαραίτητο να περιοριστούν οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που οφείλονται στις αεροπορικές μεταφορές;

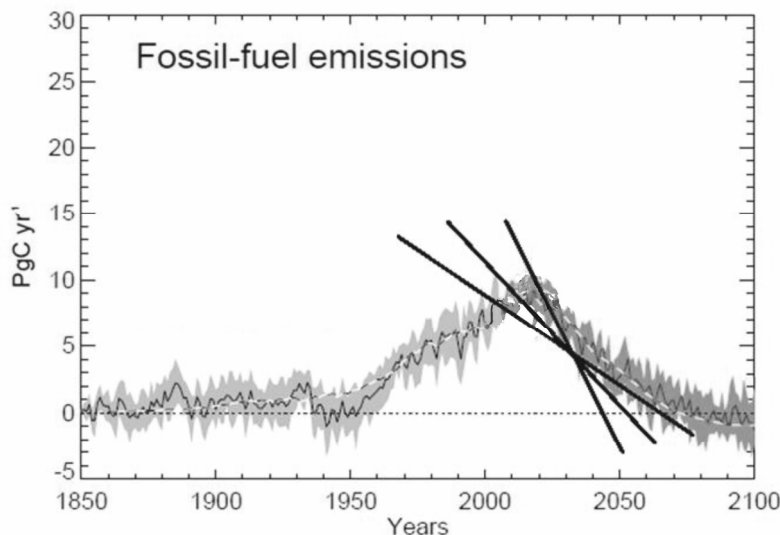
Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που οφείλονται στις αεροπορικές μεταφορές αυξάνονται με ταχείς ρυθμούς. Σε περίπτωση μη ανάληψης δράσης, η Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) προβλέπει ότι θα αυξηθούν σωρευτικά σε 1.900 μεγατόνους έως το



2040.

Πηγή: ΔΟΠΑ

Σύμφωνα με άλλες εκτιμήσεις, προβλέπονται εκπομπές 3.500 έως 4.500 μεγατόνων έως το 2050. Σύμφωνα με τη διακυβερνητική ομάδα για τις κλιματικές μεταβολές (IPCC), 3,5 γιγατόνοι είναι το 20% της ποσότητας στην οποία πρέπει να περιοριστούν οι παγκόσμιες εκπομπές το 2050 προκειμένου να διατηρηθεί η κλιματική αλλαγή στους 2 βαθμούς.



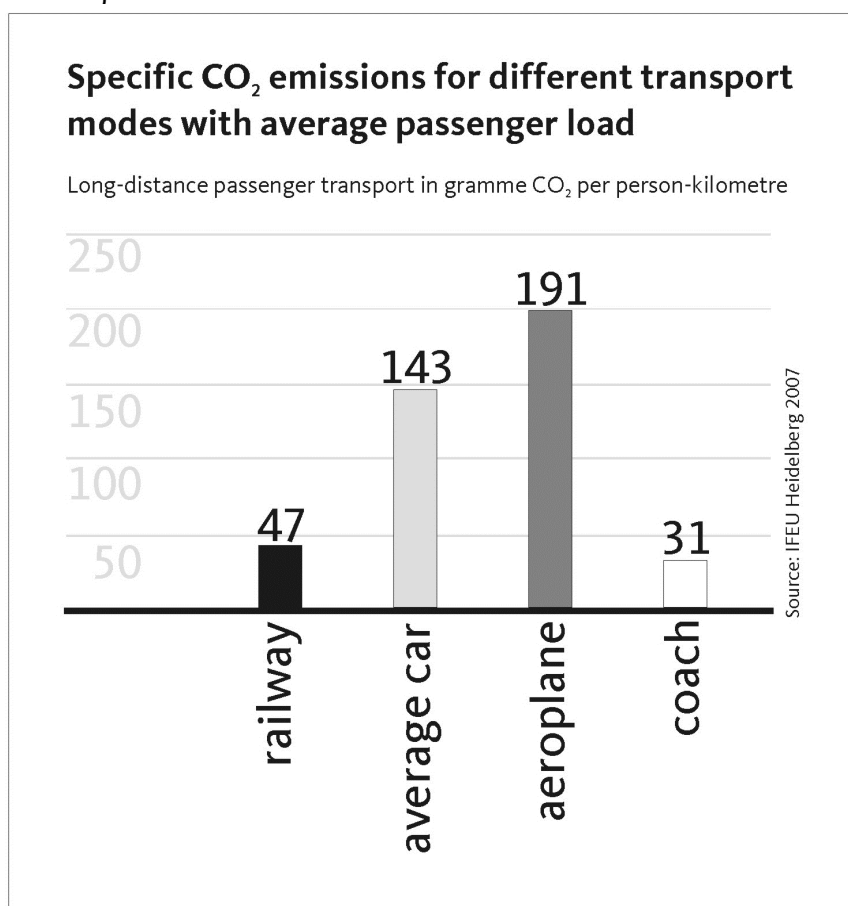
Σύμφωνα με την 5η έκθεση της διακυβερνητικής ομάδας για τις κλιματικές μεταβολές (IPCC) (2013), οι παγκόσμιες εκπομπές πρέπει να μειωθούν δραστικά έως το 2050, αν θέλουμε να έχουμε πιθανότητα 2/3 να διατηρήσουμε τον στόχο των 2 βαθμών εκείνο το έτος.

PE522.946v01-00

Πηγή: Διακυβερνητική ομάδα για τις κλιματικές μεταβολές (IPCC)

Το καθήκον ρύθμισης των εκπομπών των αεροπορικών εταιρειών ανατέθηκε στη ΔΟΠΑ από τη διεθνή κοινότητα το 1997 με το πρωτόκολλο του Κιότο. Παρότι το πρωτόκολλο του Κιότο υστερεί όσον αφορά την πρόκληση της κλιματικής αλλαγής, δεν μπορεί να αγνοηθεί το γεγονός ότι τουλάχιστον η Ευρωπαϊκή Ένωση τήρησε την υποχρέωσή της και περιόρισε τις εκπομπές. Από την άλλη πλευρά, δεν έχουν εφαρμοστεί σημαντικά μέτρα για τον περιορισμό των εκπομπών των αεροπορικών μεταφορών.

Είναι επίσης αναγκαία η συμμετοχή του κλάδου των αεροπορικών μεταφορών στις προσπάθειες για τον περιορισμό της κλιματικής αλλαγής σε μια δίκαιη βάση με τους άλλους τρόπους μεταφοράς. Δυστυχώς, οι αεροπορικές μεταφορές αποτελούν τον λιγότερο φιλικό προς το κλίμα τρόπο μεταφοράς και, ενώ οι άλλοι τρόποι μεταφοράς υπόκεινται σε ευρείες ρυθμίσεις και σε πολλούς φόρους και τέλη, το ζήτημα των αεροπορικών μεταφορών δεν έχει αντιμετωπιστεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο:



Η νομοθεσία από το 2008, οι επικρίσεις των τρίτων χωρών και κατά πόσον οι επικρίσεις αυτές είναι θεμιτές

Η νομοθεσία για την ένταξη των αεροπορικών μεταφορών στο ΣΕΔΕ, έπειτα από περισσότερα από δύο έτη συζητήσεων και συμμετοχής όλων των ενδιαφερόμενων μερών,

εγκρίθηκε ομόφωνα από το Συμβούλιο και με πλειοψηφία άνω του 90% στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Ακρογωνιαίος λίθος της νομοθεσίας ήταν η συμπερίληψη όλων των πτήσεων με αναχώρηση και άφιξη στην Ευρώπη. Αυτό ήταν και το σημείο το οποίο αποτέλεσε αντικείμενο επικρίσεων από τις τρίτες χώρες. Ωστόσο, έπειτα από δικαστική υπόθεση που κινήθηκε από τις αμερικανικές αεροπορικές εταιρείες, το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο απεφάνθη ότι η εν λόγω προσέγγιση συνάδει απόλυτα με το διεθνές δίκαιο. Το κόστος είναι πολύ χαμηλό, παρά τους ισχυρισμούς τρίτων χωρών, που ενίοτε κάνουν λόγο για εξωφρενική επιβάρυνση για τον κλάδο τους. Σύμφωνα με τα πλέον πρόσφατα αριθμητικά στοιχεία, το κόστος για τη Ryanair είναι 0,03 ευρώ, για την Easyjet 0,11 ευρώ (άλλες αεροπορικές εταιρείες με λιγότερο αποδοτικό στόλο ενδέχεται να έχουν ελαφρώς υψηλότερο κόστος). Το κόστος των φόρων και τελών που επιβάλλονται από κράτη μέλη της ΕΕ ή τρίτες χώρες είναι πολύ υψηλότερο.

Χώρα	Νομοθεσία	κόστος ανά πτήση
Γερμανία	Luftverkehrssteuer (φόρος επί των αεροπορικών μεταφορών)	Έως 42,18 ευρώ ανάλογα με τον προορισμό
Ηνωμένο Βασίλειο	Βρετανικός δασμός επιβατών αερογραμμών (APD)	Έως πάνω από 184 λίρες στερλίνες/6.000 μίλια
ΗΠΑ	Φόρος επί των διεθνών μεταφορών	16,30 δολάρια ΗΠΑ/επιβάτη
ΕΕ	ΣΕΔΕ	0,03 ευρώ (Ryanair) Έως 2 ευρώ/διηπειρωτική πτήση (εκτίμηση της Επιτροπής)
Ινδία	Τέλος αναχώρησης + 10,3% τέλος υπηρεσιών (για τον φόρο ανάπτυξης του αερολιμένα στο Δελχί)	7,40 ευρώ, 10 δολάρια ΗΠΑ +19 ευρώ, 25 δολάρια ΗΠΑ (μόνο στο Δελχί)
Αυστρία	Flugabgabegesetz (νόμος περί χρεώσεων πτήσεων)	Έως 35 ευρώ ανάλογα με την απόσταση

Ένα σημαντικό επιχείρημα που προβλήθηκε από τρίτες χώρες ήταν ότι η νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι παράνομη λόγω της υπερεδαφικής ισχύος της. Σύμφωνα με το Δικαστήριο, το εν λόγω επιχείρημα είναι άκυρο διότι καλύπτονται μόνον οι πτήσεις με αναχώρηση και άφιξη στην Ευρώπη. Ωστόσο, η υποχρέωση παράδοσης δικαιωμάτων εκπομπής αυξάνεται, ασφαλώς, όσο μεγαλύτερη είναι η πτήση. Όμως, το στοιχείο αυτό δεν αποτελεί μοναδικό χαρακτηριστικό της νομοθεσίας της ΕΕ. Η ίδια αρχή εφαρμόζεται επίσης σε εθνικούς φόρους και τέλη: για παράδειγμα, το βρετανικό τέλος είναι σημαντικά υψηλότερο για μια πτήση προς το Μεξικό από ό,τι για μια πτήση προς τον Καναδά, παρότι η απόσταση μεταξύ Καναδά και Μεξικού αποτελεί κυρίως έδαφος των ΗΠΑ, βλ. τον ακόλουθο χάρτη:



Για μια πτήση προς το Τορόντο του Καναδά η επιβάρυνση από τον δασμό επιβατών αερογραμμών (APD) ανέρχεται

PE522.946v01-00

σε 130 λίρες στερλίνες (156 ευρώ).



Για μια πτήση από το Λονδίνο με προορισμό την πόλη του Μεξικού σε διακεκριμένη θέση (περίπου 5.000 μίλια) η επιβάρυνση από τον δασμό επιβατών αερογραμμών (APD) ανέρχεται σε 162 λίρες στερλίνες (195 ευρώ).

Η διαδικασία της ΔΟΠΑ και η νομοθεσία για την αναβολή της τήρησης των υποχρεώσεων

Παρότι οι εν λόγω επικρίσεις δεν είναι θεμιτές, η Ευρωπαϊκή Ένωση ανταποκρίθηκε στα επιχειρήματα των τρίτων χωρών. Έχει ειπωθεί ότι η ευρωπαϊκή νομοθεσία στέκεται εμπόδιο στην επίτευξη μιας διεθνούς συμφωνίας. Αυτό δεν ίσχυε ποτέ, αλλά, ως χειρονομία καλής θελήσεως, η Επιτροπή πρότεινε να περιορίσει το σύστημα στις ενδοευρωπαϊκές πτήσεις για ένα έτος, ώστε να βοηθήσει στην επίτευξη μιας καλύτερης συμφωνίας στη γενική συνέλευση της ΔΟΠΑ τον Σεπτέμβριο και τον Οκτώβριο του 2013.

Στη νομοθεσία, έχει δηλωθεί σαφώς:

«Η παρέκκλιση που προβλέπεται στην παρούσα απόφαση έχει σχέση μόνον με τις εκπομπές αεροπλοΐας του 2012.»

(10) (...) Αυτή η παρέκκλιση παρέχεται από την Ένωση για να διευκολυνθεί η επίτευξη συμφωνίας στην 38η σύνοδο της συνέλευσης της ΔΟΠΑ σχετικά με ρεαλιστικό χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης ενός παγκόσμιου ΠΑΜ πέραν της 38ης συνόδου της συνέλευσης της ΔΟΠΑ και με πλαίσιο που θα διευκολύνει την ολοκληρωμένη εφαρμογή εθνικών και περιφερειακών ΠΑΜ στη διεθνή αεροπορία εν αναμονή της εφαρμογής του παγκόσμιου ΠΑΜ.

Η συνέλευση της ΔΟΠΑ τον Σεπτέμβριο και τον Οκτώβριο του 2013 ενέκρινε ψήφισμα στο οποίο περιλαμβανόταν η δέσμευση να αναπτύξει ένα παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, λαμβάνοντας υπόψη το έργο που ζητείται στην παράγραφο 19. Πρόκειται για σημαντικό βήμα αλλά, δυστυχώς, το ψήφισμα περιλαμβάνει επίσης πολλούς όρους και προϋποθέσεις. Ως εκ τούτου, δεν είναι καθόλου βέβαιο ότι στη συνέλευση της ΔΟΠΑ το 2016 θα επιτευχθεί πραγματικά η θέσπιση σαφών κανόνων για το αγορακεντρικό μέτρο. Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η συνέλευση της ΔΟΠΑ ενέκρινε ήδη το 2001 την εμπορία δικαιωμάτων εκπομπής, αλλά δυστυχώς δεν έχει σημειωθεί πραγματική πρόοδος:

Συνέλευση ΔΟΠΑ 2001:

γ) Εμπορία δικαιωμάτων εκπομπής:
γ) *Εγκρίνει* την ανάπτυξη ενός ανοικτού συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές.

Συνέλευση ΔΟΠΑ 2013:

18. Αποφασίζει να αναπτύξει ένα παγκόσμιο σύστημα αγορακεντρικού μέτρου για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, λαμβάνοντας υπόψη το έργο που ζητείται στην παράγραφο 19.

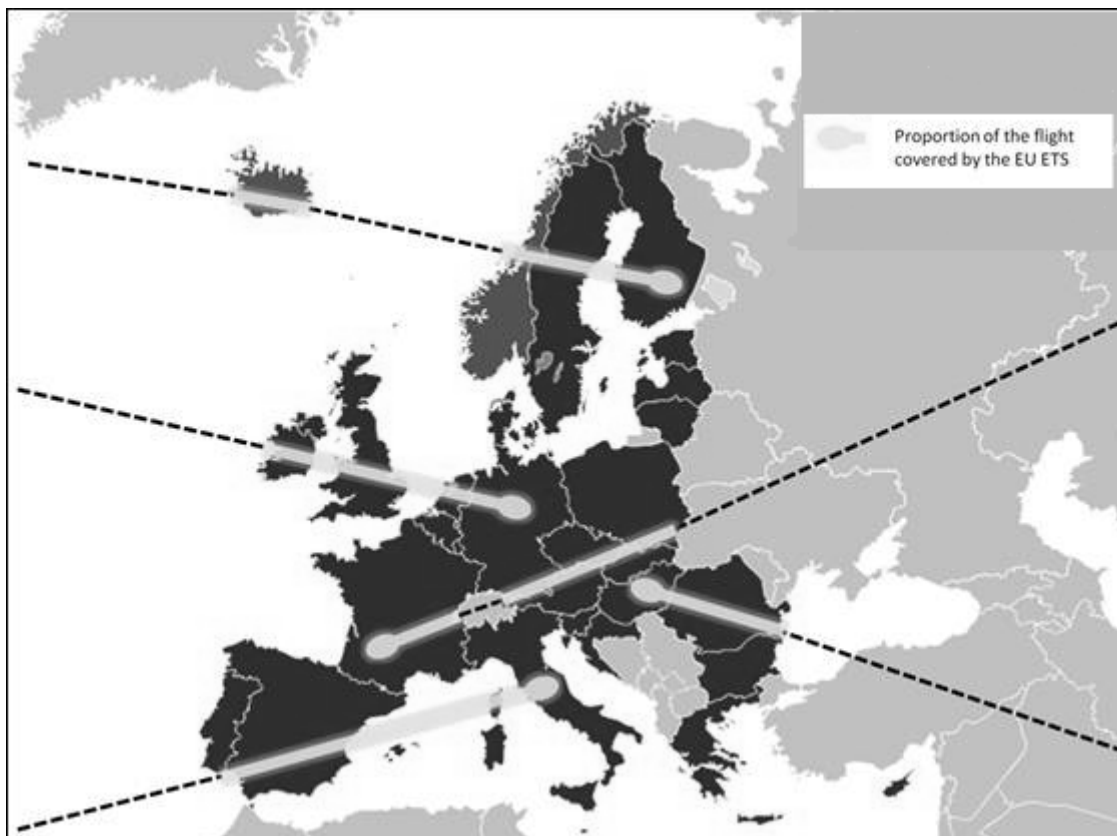
Σε σύγκριση με την πολύ διαφορετική πρόοδο της UNFCCC, πρέπει να παραδεχθεί κανείς ότι ακόμη και η Διάσκεψη των Μερών (COP 19) στη Βαρσοβία είχε πιο απτά και θετικά αποτελέσματα από τη συνέλευση της ΔΟΠΑ. Ένας πολύ σημαντικός όρος της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την περαιτέρω τροποποίηση της νομοθεσίας της ήταν ότι θα έπρεπε να θεσπιστεί ένα πλαίσιο για τα εθνικά και περιφερειακά συστήματα, όπως για παράδειγμα, το σύστημα της ΕΕ. Δυστυχώς, δεν ισχύει κάτι τέτοιο.

Ο κλάδος των αεροπορικών μεταφορών, ο οποίος εκπροσωπείται κυρίως από την ΙΑΤΑ, κινήθηκε, δυστυχώς, σε μεγάλο βαθμό εναντίον της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο της διαδικασίας της ΔΟΠΑ, ωστόσο, από την άλλη πλευρά, πρέπει να αναγνωριστεί το γεγονός ότι η ΙΑΤΑ συνέβαλε στην παγκόσμια διαδικασία. Η δέσμευση του κλάδου για μείωση των εκπομπών κατά 50% έως το 2050 υπερβαίνει κατά πολύ το κείμενο της ΔΟΠΑ.

Συνέπειες για την ΕΕ μετά τη συνέλευση της ΔΟΠΑ

Πολλά ενδιαφερόμενα μέρη, για παράδειγμα η Ευρωπαϊκή Ένωση Αεροπορικών Εταιρειών Χαμηλού Κόστους (ELFAA), η οποία αντιπροσωπεύει σχεδόν το 50% των ενδοευρωπαϊκών πτήσεων, πολλές ΜΚΟ και πολλοί βουλευτές του Κοινοβουλίου ζητούν να μην τροποποιηθεί η ισχύουσα νομοθεσία. Κάτι τέτοιο θα συνεπαγόταν την εφαρμογή, από την 1η Μαΐου του επόμενου έτους, του πλήρους ΣΕΔΕ, συμπεριλαμβανομένων των διηπειρωτικών πτήσεων με αναχώρηση και άφιξη στην Ευρώπη, για το σύνολο της απόστασής τους. Άλλοι (πολλά ενδιαφερόμενα μέρη παρουσιάζουν αυτήν τη θέση στο παρασκήνιο) επιχειρηματολογούν υπέρ μιας παράτασης της υφιστάμενης νομοθεσίας για την αναβολή της τήρησης των υποχρεώσεων έως το 2016 ή ακόμη και έως το 2020, κάτι το οποίο θα σήμαινε ότι μόνον οι ενδοευρωπαϊκές πτήσεις καλύπτονται για πολλά έτη, ακόμη και αν πραγματοποιούνται στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο.

Η πρόταση της Επιτροπής με την προσέγγιση βάσει του εναέριου χώρου αντιπροσωπεύει έναν συμβιβασμό μεταξύ των δύο αυτών άκρων:



Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή

Αυτό σημαίνει ότι όλες οι πτήσεις με αναχώρηση και/ή άφιξη στην Ευρώπη καλύπτονται για το τμήμα τους που πραγματοποιείται εντός του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου. Για παράδειγμα, μια πτήση από το Παρίσι ή το Λονδίνο προς το αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης (αυτό είναι πολύ σημαντικό διότι στην Κωνσταντινούπολη πρόκειται να ανοίξει το μεγαλύτερο αεροδρόμιο παγκοσμίως) θα καλυπτόταν έως τα σύνορα της Ελλάδας, δηλαδή σε ποσοστό σχεδόν 100%. Βάσει της αναβολής της τήρησης των υποχρεώσεων, δεν καλύπτεται καθόλου. Μια πτήση προς ένα κεντρικό αεροδρόμιο στα Εμιράτα θα καλυπτόταν κατά ποσοστό σχεδόν 50% των εκπομπών της στο πλαίσιο της προσέγγισης βάσει του εναέριου χώρου.

Προτάσεις του εισηγητή

Ο εισηγητής υποστηρίζει καταρχήν την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Παρότι διατηρεί την πεποίθηση ότι η πίεση των τρίτων χωρών δεν είναι δεκτή, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η διεθνής διαδικασία ενδέχεται να πληγεί από μια πλήρη εφαρμογή του συστήματος. Η προσέγγιση βάσει του εναέριου χώρου παρουσιάζει πολλά πλεονεκτήματα σε σύγκριση με την αναβολή της τήρησης των υποχρεώσεων:

- 1) Περιβαλλοντική και κλιματική προστασία:
Η πρόταση της Επιτροπής περιλαμβάνει περίπου το 40% των εκπομπών σε σύγκριση με τον αρχικό κανονισμό, ενώ η αναβολή της τήρησης των υποχρεώσεων κάλυπτε μόνο το 20% περίπου.
- 2) Συνέπειες για τις διεθνείς διαπραγματεύσεις:
Μια απλή παράταση της αναβολής της τήρησης των υποχρεώσεων θα μπορούσε να

εκληφθεί ως παράδοση άνευ όρων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αν σημειώνεται πρόοδος σε διεθνές επίπεδο, αυτή επιτυγχάνεται κυρίως μέσω της πίεσης που ασκείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Πολλές προτάσεις που εξετάζονται στο πλαίσιο της ΔΟΠΑ δεν θα μείωναν πραγματικά τις εκπομπές των αεροπορικών μεταφορών, αλλά εξετάζεται μόνον η ανάπτυξη με ουδέτερο ισοζύγιο διοξειδίου του άνθρακα από το 2020. Η βασική στρατηγική της ΔΟΠΑ στηρίζεται στην αντιστάθμιση (που σημαίνει κυρίως τον μηχανισμό καθαρής ανάπτυξης - ΜΚΑ) και στα βιοκαύσιμα. Αποτυπώνοντας τον κριτικό διάλογο σχετικά με τις δύο αυτές πράξεις εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι σημαντικό να προταθεί μια εναλλακτική λύση. Το σύστημά μας ουσιαστικά επιβάλλει τη μείωση των εκπομπών, έστω και μόνο κατά 5%.

3) Ανταγωνιστική θέση των ευρωπαϊκών αερολιμένων και του κλάδου των αεροπορικών μεταφορών:

Η πρόταση για αναβολή της τήρησης των υποχρεώσεων επηρεάζει την ανταγωνιστική θέση των ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών και αερολιμένων. Τα μεγάλα κεντρικά αεροδρόμια που βρίσκονται κοντά στην Ευρωπαϊκή Ένωση, π.χ. της Κωνσταντινούπολης, θα ωφεληθούν εάν παρατείνουμε το σύστημα. Οι αεροπορικές εταιρείες που πραγματοποιούν πτήσεις κυρίως εντός της Ευρώπης έχουν ανταγωνιστικό μειονέκτημα σε σύγκριση με αεροπορικές εταιρείες που μπορούν να πραγματοποιούν σταυροειδείς επιδοτήσεις των πτήσεων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

4) Το νομικό καθεστώς:

Βάσει της απόφασης του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου και της Σύμβασης του Σικάγου, είναι προφανές ότι η προσέγγιση βάσει του εναέριου χώρου συνάδει απόλυτα με το διεθνές δίκαιο. Το Συμβούλιο της ΔΟΠΑ τάχθηκε ομόφωνα υπέρ μιας προσέγγισης βάσει του εναέριου χώρου στις αρχές Σεπτεμβρίου. Το ψήφισμα της ΔΟΠΑ το οποίο δεν περιλαμβάνει προσέγγιση βάσει του εναέριου χώρου δεν είναι νομικά δεσμευτικό επί του ζητήματος αυτού, καθώς η ΕΕ και πολλοί άλλοι εξέφρασαν επιφυλάξεις.

Τροπολογίες που προτείνει ο εισηγητής

Παρότι ο εισηγητής προτείνει να επιμείνουμε στην πρόταση της Επιτροπής στον μέγιστο δυνατό βαθμό, φαίνεται να είναι εύλογες ορισμένες τροπολογίες.

1. **Νομικό καθεστώς μετά το 2016:**

Η τροποποίηση της οδηγίας δικαιολογείται μόνον επειδή αναμένουμε ένα αποφασιστικό επίτευγμα με τη σύναψη μιας νομικά δεσμευτικής συμφωνίας για τις παγκόσμιες αεροπορικές μεταφορές το 2016. Αν και αυτή είναι μια πραγματική δυνατότητα, είναι κάθε άλλο παρά εγγυημένη. Για τον λόγο αυτόν, είναι λογικό να περιορίσουμε την προσέγγιση βάσει του εναέριου χώρου έως το 2016 και να επαναφέρουμε το πλήρες ΣΕΔΕ από το 2017. Εάν πράγματι εγκριθεί η διεθνής συμφωνία στη συνέλευση της ΔΟΠΑ το 2016, ασφαλώς η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να είναι έτοιμη να τροποποιήσει αναλόγως τη νομοθεσία.

2. **Τροπολογίες για την αύξηση της φιλοδοξίας και της περιβαλλοντικής ακεραιότητας καθώς και για τη διασφάλιση ίσης μεταχείρισης με τους άλλους κλάδους:**

Το επίπεδο πλειστηριασμού δικαιωμάτων για τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών στο πλαίσιο του ΣΕΔΕ είναι μόλις 15% έναντι μέσου ποσοστού 40% που ισχύει για τους υπόλοιπους κλάδους. Το ανώτατο όριο είναι μόλις 5%, έναντι 21% για άλλους κλάδους. Το γεγονός αυτό αποτελούσε πάντοτε αντικείμενο επικρίσεων και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ήδη το 2007/2008, στο πλαίσιο της νομοθετικής προόδου, ζήτησε ίση μεταχείριση όλων των κλάδων. Η προσέγγιση βάσει του εναέριου χώρου μειώνει τις εκπομπές που καλύπτονται από το ΣΕΔΕ σε 40% σε σύγκριση με το αρχικό σύστημα. Προκειμένου να περιοριστεί η βλαπτική επίδραση στο περιβάλλον, είναι δικαιολογημένη η αύξηση του ποσοστού πλειστηριασμού και αναγκαία η μείωση των εκπομπών (του ανώτατου ορίου) τουλάχιστον στο επίπεδο προς το οποίο πρέπει να συμμορφώνονται άλλοι κλάδοι ήδη από τις αρχές του 2013.

Η εφαρμογή της ισχύουσας νομοθεσίας της ΕΕ είναι εξαιρετικά σημαντική για την επίτευξη προόδου

Έχει τεθεί υπόψη του εισηγητή το γεγονός ότι, αν και το ΣΕΔΕ της ΕΕ περιορίζεται στις ενδοευρωπαϊκές πτήσεις, επί του παρόντος ορισμένα κράτη μέλη φαίνεται να διστάζουν να εφαρμόσουν τη νομοθεσία. Τρίτες χώρες όπως η Κίνα και η Ινδία αρνούνται να παραδώσουν δικαιώματα εκπομπών για πτήσεις εντός Ευρώπης, για παράδειγμα από τη Φρανκφούρτη προς το Λονδίνο. Κατά την άποψη του εισηγητή, φαίνεται απαράδεκτο να συζητηθεί με το Συμβούλιο οποιαδήποτε έκβαση μιας νομοθετικής πρότασης προτού αποσαφηνιστεί η εφαρμογή της πολύ περιορισμένης νομοθεσίας για την αναβολή της τήρησης των υποχρεώσεων. Δεν μπορούμε να δεχτούμε το γεγονός ότι τρίτες χώρες όπως η Κίνα και η Ινδία αρνούνται να συμμορφωθούν με την ευρωπαϊκή νομοθεσία, ενώ δραστηριοποιούνται εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η έγκριση έως τον Απρίλιο είναι εξαιρετικά σημαντική

Όλοι όσοι δεν επιθυμούν να διατηρηθεί το ΣΕΔΕ της ΕΕ για τις αεροπορικές μεταφορές στην αρχική μορφή του, που σημαίνει ότι όλες οι διηπειρωτικές πτήσεις καλύπτονται από την αναχώρηση μέχρι τον τελικό προορισμό, πρέπει να επιδιώξουν την επίτευξη συμφωνίας επί μιας τροποποιημένης οδηγίας έως τον Απρίλιο, διότι ειδάλλως την 1η Μαΐου θα πρέπει να εφαρμοστεί η αρχική νομοθεσία. Για τον λόγο αυτόν, έχει συμφωνηθεί ένα φιλόδοξο χρονοδιάγραμμα, μαζί και με τα αρμόδια άτομα από την Επιτροπή Μεταφορών. Ο εισηγητής θεωρεί ότι είναι απαραίτητο να συμφωνηθεί μια τροποποίηση και είναι πρόθυμος να μιλήσει με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, αλλά δεν θα συνιστούσε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο να περιορίσει τον συμβιβασμό σε μια παράταση της νομοθεσίας για την αναβολή της τήρησης των υποχρεώσεων.