



2017/0017(COD)

20.6.2017

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ

της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού

προς την Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/EK 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))

Συντάκτρια γνωμοδότησης: Jacqueline Foster

PA_Legam

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

Ιστορικό

Το 2003, η ΕΕ ενέκρινε το πρώτο στον κόσμο μείζον περιφερειακό σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου (ΣΕΔΕ), το οποίο τέθηκε σε λειτουργία το 2005. Το 2008, η ΕΕ ενέκρινε τροποποιητική οδηγία με στόχο την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ, ώστε από το 2012 να συμπεριλαμβάνονται σε αυτό και οι εκπομπές της αεροπορίας.

Η επέκταση αυτή υπήρξε άκρως αμφιλεγόμενη και δημιούργησε σημαντικά εμπορικά προβλήματα με στρατηγικούς εταίρους της ΕΕ όπως π.χ. τις ΗΠΑ, την Κίνα και την Ινδία. Επιπλέον, προκάλεσε ορισμένα νομικά προβλήματα. Δυστυχώς, αυτή η προσπάθεια επέκτασης του ΣΕΔΕ της ΕΕ ώστε να συμπεριληφθεί η αεροπορία ζημίωσε πολύ την ευρωπαϊκή αεροπορική βιομηχανία και ιδιαίτερα τον αεροδιαστημικό κλάδο, καθώς και το κύρος της ΕΕ και των κρατών μελών της.

Στο τέλος, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν είχε πλέον άλλη δυνατότητα το 2012 από το να εγκρίνει μια απόφαση αναστολής (stop-the-clock), η οποία ανανεώθηκε το 2014. Η απόφαση ήταν καθοριστική για τη διευκόλυνση της διαδικασίας εξεύρεσης μιας παγκόσμιας λύσης σε διεθνές επίπεδο. Όντως, τον Οκτώβριο του 2013, η 38η Συνέλευση του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας¹ (ICAO/ΔΟΠΑ) συμφώνησε να αναπτύξει ένα παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο (GMBM) ως βάση για μια παγκόσμια συμφωνία, με σκοπό να επιτευχθεί η λεγόμενη «ανάπτυξη με ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα από το 2020» (απόφαση ΔΟΠΑ A38-18).

Το σύστημα παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου

Τον Μάιο του 2016, πριν από την 39η Συνέλευση του ΔΟΠΑ, μια αντιπροσωπεία της επιτροπής TRAN, στην οποία συμμετείχε και η συντάκτρια της παρούσας, συνάντησε τον Πρόεδρο του Συμβουλίου του ΔΟΠΑ δρ Olumuyiwa Benard Aliu, καθώς και τον Γενικό Γραμματέα του ΔΟΠΑ δρ Fang Liu, στο Μόντρεαλ, για να συζητήσουν για το παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο. Έγινε επίσης ένας εποικοδομητικός διάλογος στην Οτάβα με καναδούς υπουργούς αρμόδιους για τις αεροπορικές μεταφορές καθώς και με άλλους ανώτερους αξιωματούχους. Η συντάκτρια συνάντησε επίσης ανώτερους εκπροσώπους της Ομοσπονδιακής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας των ΗΠΑ (FAA) και της канаδικής κυβέρνησης για το ίδιο θέμα.

Επιπλέον, τον Οκτώβριο του 2016 μια ειδική αντιπροσωπεία των επιτροπών TRAN/ENVI παρέστη στην 39η Συνέλευση του ΔΟΠΑ για να παρακολουθήσει από κοντά τις διαπραγματεύσεις για το παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο. Μια εξαιρετικά καλή σχέση αναπτύχθηκε ανάμεσα στην Επίτροπο Μεταφορών και την ομάδα της και την Προεδρία του Συμβουλίου της ΕΕ. Το πολύ εποικοδομητικό κλίμα της 39ης Συνέλευσης συνέβαλε στην επίτευξη της δύσκολης και πολυπόθητης συμφωνίας σε παγκόσμιο επίπεδο.

Αυτό οδήγησε στην απόφαση (A39-3) της Συνέλευσης του ΔΟΠΑ, του Οκτωβρίου του 2016,

¹ Ο ΔΟΠΑ είναι οργανισμός του ΟΗΕ, καλύπτει 191 χώρες και ρυθμίζει τη διεθνή πολιτική αεροπορία.

για το παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο, με την οποία υλοποιείται ένα σύστημα παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου υπό τη μορφή του CORSIA¹. Τα βασικά στοιχεία του CORSIA είναι τα εξής:

- Θα καλύπτεται κάθε ετήσια αύξηση των συνολικών εκπομπών της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας πάνω από τα επίπεδα του 2020.
- Η πιλοτική φάση θα εκτελεστεί μεταξύ 2021 και 2023.
- Η πρώτη φάση θα εκτελεστεί από το 2024 έως το 2026. Θα ισχύει για τα κράτη που συμμετέχουν εθελοντικά στο σύστημα.
- Μια δεύτερη φάση θα υλοποιηθεί από το 2027 έως το 2035 με όλα τα συμμετέχοντα κράτη, πλην των εξαιρουμένων.
- Από τις 21 Απριλίου 2017, 67 κράτη που εκπροσωπούν πάνω από το 87,5 % των διεθνών αεροπορικών δραστηριοτήτων θα συμμετέχουν εθελοντικά στο σύστημα παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου από το ξεκίνημά του. Να σημειωθεί ότι μόλις μια χώρα συμφωνήσει να συμμετάσχει στο σύστημα, θα πρέπει να συμμορφώνεται με κάθε μελλοντική απόφαση.
- Τέλος, η συμφωνία προβλέπει μια αναθεώρηση κάθε τρία έτη, με σκοπό την περαιτέρω βελτίωση του CORSIA.

Οι εμπειρογνώμονες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και των κρατών μελών της ΕΕ εργάζονται μαζί με τους αντίστοιχους της Επιτροπής Αεροπορίας και Προστασίας του Περιβάλλοντος (CAEP) του ΔΟΠΑ για την εκπόνηση των λεπτομερών τεχνικών κανόνων του συστήματος, ώστε να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική και αποδοτική λειτουργία του.

Η θέση της συντάκτριας της γνωμοδότησης

Η συντάκτρια της παρούσας γνωμοδότησης συμφωνεί πλήρως με την πρόταση της Επιτροπής και ανέκαθεν υποστήριζε την καθιέρωση ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού συστήματος. Είναι επίσης πεπεισμένη ότι μόνο μια παγκόσμια και ρεαλιστική προσέγγιση θα επιτύχει απτά αποτελέσματα. Ταυτόχρονα, εάν η Ευρώπη επιθυμεί να αναπτυχθεί διεθνώς, είναι προς το συμφέρον της να αποφύγει την υπερβολική ρύθμιση του τομέα των αεροπορικών μεταφορών, δεδομένου ότι κάτι τέτοιο σαφώς θα ήταν ιδιαίτερα επιζήμιο για τις αεροπορικές εταιρείες και για τον αεροδιαστημικό τομέα της Ευρώπης και θα οδηγούσε στη δημιουργία ανταγωνιστικού μειονεκτήματος έναντι του υπόλοιπου πλανήτη.

Η μονομερής και απομονωμένη δράση της ΕΕ την οδήγησε σε λάθος κατεύθυνση. Δυστυχώς, υπήρξε πλήρης απουσία συνεκτίμησης και κατανόησης της τεχνολογικής προόδου του ευρωπαϊκού αεροδιαστημικού τομέα και των επιχειρησιακών βελτιώσεων των κρατών μελών.

Ακόμη, η συντάκτρια της παρούσας επιθυμεί επίσης να τονίσει τη μη αναγνώριση της νομοθεσίας που εγκρίθηκε σε επίπεδο ΕΕ και που αποσκοπούσε στην αντιμετώπιση της συμφόρησης του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου και στην ενίσχυση της ροής της κυκλοφορίας. Η επιτροπή TRAN στήριξε πλήρως την έκθεση Foster του 2012 σχετικά με την εφαρμογή της νομοθεσίας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (Single European Sky - SES), η οποία ζητούσε την πλήρη εφαρμογή της εν λόγω νομοθεσίας από τα κράτη μέλη, διότι προωθεί τα απευθείας δρομολόγια, οδηγώντας σε μείωση της κατανάλωσης καυσίμων, των εκπομπών και, σε τελική ανάλυση, της τιμής των εισιτηρίων για τους καταναλωτές.

¹ CORSIA: Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (Σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές)

Επιπλέον, η χρήση του Galileo για τη δορυφορική πλοήγηση (GNSS1 και Copernicus) έχει επίσης συμβάλει στη μείωση των εκπομπών, όπως και οι κοινές τεχνολογικές πρωτοβουλίες Clean Sky I (με προϋπολογισμό 1,6 δισεκατομμύρια ευρώ) και Clean Sky II (με προϋπολογισμό άνω των 4 δισεκατομμυρίων ευρώ). Τα εν λόγω ερευνητικά και αναπτυξιακά έργα, τα οποία προωθούν την επόμενη γενιά αεροσκαφών και κινητήρων, ήταν τόσο επιτυχημένα ώστε η πρωτοβουλία Clean Sky III είναι ήδη σε προχωρημένο στάδιο συζήτησης.

Να σημειωθεί επίσης ότι τα κράτη μέλη, οι αεροπορικές εταιρείες και ο αεροδιαστημικός κλάδος έχουν επενδύσει δισεκατομμύρια σε βιώσιμα εναλλακτικά καύσιμα και έχουν αναλάβει τη δέσμευση να συνεχίσουν και στο μέλλον. Το καθαρό αποτέλεσμα είναι ότι σήμερα, σύμφωνα με τον ΔΟΠΑ, ένα αεροσκάφος είναι περίπου 80 % αποδοτικότερο στα καύσιμα ανά επιβατοχιλιόμετρο σε σχέση με τη δεκαετία του '60.

Συμπέρασμα

Συμπερασματικά, η συντάκτρια της παρούσας γνωμοδότησης πιστεύει θερμά ότι πρέπει να τονιστεί η τεχνολογική πρόοδος που έχει σημειωθεί στον τομέα, υπογραμμίζει όμως πως η πρόταση της Επιτροπής επικεντρώνεται στην επιτακτική ανάγκη του να επιτραπεί η παράταση ισχύος της **απόφασης αναστολής**. Ως εκ τούτου, η συντάκτρια της παρούσας γνωμοδότησης έχει την σταθερή πεποίθηση πως το Κοινοβούλιο θα πρέπει να στηρίξει την Επίτροπο Bulc και την ομάδα της και να δώσει τον χρόνο για την ανάπτυξη ενός λειτουργικού και εποικοδομητικού παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου που να έχει τη στήριξη όλων των χωρών που ήδη έχουν υπογράψει αλλά και των χωρών που ελπίζουμε πως θα υπογράψουν μελλοντικά. Διαφορετικά, ενδέχεται να είναι να μην υπάρξει διεθνής λύση στο ορατό μέλλον. Συνεπώς, είναι προς το συμφέρον μας να στηρίξουμε ως Κοινοβούλιο την πρόταση της Επιτροπής για αναστολή ισχύος.

¹ Το 2012, η συντάκτρια της παρούσας γνωμοδότησης ήταν και συντάκτρια της γνωμοδότησης της επιτροπής TRAN για τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1285/2013 σχετικά με την εφαρμογή και εκμετάλλευση των ευρωπαϊκών συστημάτων δορυφορικής πλοήγησης.

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

Η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού καλεί την Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να λάβει υπόψη της τις ακόλουθες τροπολογίες:

Τροπολογία 1

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(1) Κατά την 21η διάσκεψη των μερών της σύμβασης-πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC), που πραγματοποιήθηκε στο Παρίσι, από τις 30 Νοεμβρίου έως τις 12 Δεκεμβρίου 2015, επιτεύχθηκε διεθνής συμφωνία σχετικά με την ενίσχυση της παγκόσμιας αντίδρασης απέναντι στην κλιματική αλλαγή. Η συμφωνία του Παρισιού θέτει, μεταξύ άλλων, έναν μακροπρόθεσμο στόχο, ευθυγραμμισμένη με τον στόχο να συγκρατηθεί η αύξηση της παγκόσμιας μέσης θερμοκρασίας σαφώς κάτω των 2 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα και να συνεχιστούν οι προσπάθειες ώστε η αύξηση να διατηρηθεί στους 1,5°C πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα. Η συμφωνία εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ένωσης με την απόφαση (ΕΕ) 2016/1841 του Συμβουλίου. Η συμφωνία του Παρισιού άρχισε να ισχύει στις 4 Νοεμβρίου 2016. Για την επίτευξη του στόχου της συμφωνίας του Παρισιού, τα μέρη θα καταρτίσουν, θα κοινοποιήσουν και θα τηρήσουν διαδοχικές εθνικά καθορισμένες προθέσεις συνεισφοράς.

Τροπολογία

(1) Κατά την 21η διάσκεψη των μερών της σύμβασης-πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC), που πραγματοποιήθηκε στο Παρίσι, από τις 30 Νοεμβρίου έως τις 12 Δεκεμβρίου 2015, επιτεύχθηκε διεθνής συμφωνία σχετικά με την ενίσχυση της παγκόσμιας αντίδρασης απέναντι στην κλιματική αλλαγή. Η συμφωνία του Παρισιού θέτει, μεταξύ άλλων, έναν μακροπρόθεσμο στόχο, ευθυγραμμισμένη με τον στόχο να συγκρατηθεί η αύξηση της παγκόσμιας μέσης θερμοκρασίας σαφώς κάτω των 2 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα και να συνεχιστούν οι προσπάθειες ώστε η αύξηση να διατηρηθεί στους 1,5°C πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα. Η συμφωνία εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ένωσης με την απόφαση (ΕΕ) 2016/1841 του Συμβουλίου. Η συμφωνία του Παρισιού άρχισε να ισχύει στις 4 Νοεμβρίου 2016. Για την επίτευξη του στόχου της συμφωνίας του Παρισιού, τα μέρη θα καταρτίσουν, θα κοινοποιήσουν και θα τηρήσουν διαδοχικές εθνικά καθορισμένες προθέσεις συνεισφοράς, **και απαιτείται συνεχής πολιτική βούληση κατά τη λήψη αποφάσεων, στο πλαίσιο της συμφωνίας, προκειμένου να εξασφαλιστεί η επίτευξη των στόχων της. Θα πρέπει, ωστόσο, να σημειωθεί ότι η**

συμφωνία του Παρισιού της COP21 δεν περιλαμβάνει ούτε τον τομέα των διεθνών αεροπορικών μεταφορών ούτε τον τομέα της ναυτιλίας, και ζητεί, όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές, να είναι ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) ο πλέον αρμόδιος φορέας για να παρουσιάσει ένα εφαρμόσιμο σύστημα παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου.

Τροπολογία 2

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(3) Στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο που πραγματοποιήθηκε στις 23-24 Οκτωβρίου 2014 τέθηκε ο δεσμευτικός στόχος της μείωσης εντός της ΕΕ κατά τουλάχιστον 40 % των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου σε όλο το φάσμα της οικονομίας έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990. Η σύνοδος του Συμβουλίου της 6ης Μαρτίου 2015 ενέκρινε επίσημα αυτήν την πρόθεση συνεισφοράς της Ένωσης και των κρατών μελών της, ως την εθνικά καθορισμένη πρόθεση συνεισφοράς στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού. Στα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Οκτωβρίου 2014 διατυπώθηκε πρόβλεψη σύμφωνα με την οποία ο στόχος έπρεπε να επιτευχθεί συλλογικά από την Ένωση με την καλύτερη δυνατή σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας, με τις μειώσεις στο σύστημα εμπορίας εκπομπών (ΣΕΔΕ) και στους τομείς εκτός ΣΕΔΕ να αγγίζουν, αντίστοιχα, το 43% και το 30% έως το 2030 σε σύγκριση με το 2005. Όλοι οι τομείς της οικονομίας θα πρέπει να συμβάλουν στην επίτευξη αυτών των μειώσεων εκπομπών.

Τροπολογία

(3) Στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο που πραγματοποιήθηκε στις 23-24 Οκτωβρίου 2014 τέθηκε ο δεσμευτικός στόχος της μείωσης εντός της ΕΕ κατά τουλάχιστον 40 % των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου σε όλο το φάσμα της οικονομίας έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990. Η σύνοδος του Συμβουλίου της 6ης Μαρτίου 2015 ενέκρινε επίσημα αυτήν την πρόθεση συνεισφοράς της Ένωσης και των κρατών μελών της, ως την εθνικά καθορισμένη πρόθεση συνεισφοράς στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού. Στα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Οκτωβρίου 2014 διατυπώθηκε πρόβλεψη σύμφωνα με την οποία ο στόχος έπρεπε να επιτευχθεί συλλογικά από την Ένωση με την καλύτερη δυνατή σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας, με τις μειώσεις στο σύστημα εμπορίας εκπομπών (ΣΕΔΕ) και στους τομείς εκτός ΣΕΔΕ να αγγίζουν, αντίστοιχα, το 43% και το 30% έως το 2030 σε σύγκριση με το 2005. Όλοι οι τομείς της οικονομίας θα πρέπει να συμβάλουν στην επίτευξη αυτών των μειώσεων εκπομπών, **και, προς τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα πρέπει να παρέχει μια πλατφόρμα για την ανταλλαγή, μεταξύ των κρατών μελών, βέλτιστων**

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(4) Η Ένωση και τα κράτη μέλη της καταβάλλουν από το 1997 προσπάθειες για την ταχύτερη επίτευξη διεθνούς συμφωνίας με σκοπό τη μείωση των επιπτώσεων από τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τις αερομεταφορές και από το 2008 έχουν θέσει σε εφαρμογή νομοθετικά μέτρα για τον περιορισμό των επιπτώσεων στο κλίμα από τις εκπομπές λόγω αεροπορικών δραστηριοτήτων μέσω του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ (ΣΕΔΕ της ΕΕ) που λειτουργεί από το 2005. Για να **υπάρξει** πρόοδος **στις εργασίες** της Διεθνούς **Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ), η Ένωση ενέκρινε δύο φορές παρεκκλίσεις από το σύστημα ΣΕΔΕ της ΕΕ, ώστε να περιοριστούν οι** υποχρεώσεις συμμόρφωσης για τις εκπομπές που οφείλονται σε πτήσεις μεταξύ αεροδρομίων που βρίσκονται στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό χώρο (ΕΟΧ), με ίση μεταχείριση όσον αφορά τους αεροδιαδρόμους επιχειρήσεων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, όπου κι αν βρίσκονται. Η πλέον πρόσφατη παρέκκλιση από το σύστημα ΣΕΔΕ της ΕΕ, ο κανονισμός αριθ. 421/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, περιόρισε τις υποχρεώσεις συμμόρφωσης στις πτήσεις εντός του ΕΟΧ μεταξύ 2013 και 2016 και προέβλεψε δυνητικές αλλαγές στο πεδίο εφαρμογής του συστήματος όσον αφορά τις δραστηριότητες προς και από αεροδρόμια που βρίσκονται εκτός του ΕΟΧ από την 1η Ιανουαρίου 2017 και μετά, ύστερα από την επανεξέταση που προβλέπεται από τον εν

Τροπολογία

(4) Η Ένωση και τα κράτη μέλη της καταβάλλουν από το 1997 προσπάθειες για την ταχύτερη επίτευξη διεθνούς συμφωνίας με σκοπό τη μείωση των επιπτώσεων από τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τις αερομεταφορές και από το 2008 έχουν θέσει σε εφαρμογή νομοθετικά μέτρα για τον περιορισμό των επιπτώσεων στο κλίμα από τις εκπομπές λόγω αεροπορικών δραστηριοτήτων μέσω του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ (ΣΕΔΕ της ΕΕ) που λειτουργεί από το 2005. **Επιπλέον, τα κράτη μέλη ανέλαβαν τη δέσμευση, το 2004 και εκ νέου το 2008, για υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, κατά τρόπο που λαμβάνει υπόψη την αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας κατά τα επόμενα έτη. Προκειμένου να σημειωθεί πρόοδος στο πλαίσιο της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, πρέπει να επιταχυνθεί η υλοποίηση του συστήματος SESAR και να στηριχθεί η ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών στο πλαίσιο της κοινής επιχείρησης Clean Sky. Η θέσπιση του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου μέσω του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) αναμένεται να συμβάλει στην επίτευξη περαιτέρω προόδου όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Για τον λόγο αυτό εγκρίθηκαν παρεκκλίσεις από τις** υποχρεώσεις συμμόρφωσης για τις εκπομπές που οφείλονται σε πτήσεις μεταξύ αεροδρομίων που βρίσκονται στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΟΧ), με ίση μεταχείριση όσον αφορά τους αεροδιαδρόμους επιχειρήσεων

λόγω κανονισμού.

εκμετάλλευσης αεροσκαφών, όπου κι αν βρίσκονται. Η πλέον πρόσφατη παρέκκλιση από το σύστημα ΣΕΔΕ της ΕΕ, ο κανονισμός αριθ. 421/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, περιόρισε τις υποχρεώσεις συμμόρφωσης στις πτήσεις εντός του ΕΟΧ μεταξύ 2013 και 2016 και προέβλεψε δυνητικές αλλαγές στο πεδίο εφαρμογής του συστήματος όσον αφορά τις δραστηριότητες προς και από αεροδρόμια που βρίσκονται εκτός του ΕΟΧ από την 1η Ιανουαρίου 2017 και μετά, ύστερα από την επανεξέταση που προβλέπεται από τον εν λόγω κανονισμό.

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(5) Υπό το πρίσμα του ψηφίσματος που εγκρίθηκε στη 39η συνέλευση του ΔΟΠΑ, τον Οκτώβριο του 2016, για την εφαρμογή ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου από το 2021 με σκοπό την αντιστάθμιση των εκπομπών της διεθνούς αεροπλοΐας πάνω από τα επίπεδα του 2020, θεωρείται σκόπιμο να εξακολουθήσει να ισχύει η υφιστάμενη παρέκκλιση εν αναμονή μεγαλύτερης προόδου των εργασιών για τον σχεδιασμό και την εφαρμογή του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου. Ως προς αυτό, η έγκριση προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών από τον ΔΟΠΑ, για να συμπληρωθεί το ψήφισμα και να καταστεί δυνατή η υλοποίηση του παγκόσμιου συστήματος, σχεδιάζεται για το 2018. Ωστόσο, η θέση σε λειτουργία στην πράξη του συστήματος θα απαιτήσει ενέργειες από τα μέρη του ΔΟΠΑ σε εθνικό επίπεδο. Επίσης, ο ΔΟΠΑ πρέπει να αναπτύξει ρυθμίσεις διακυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένου συστήματος μητρώου. Στο πλαίσιο αυτό, η τρέχουσα

Τροπολογία

(5) Υπό το πρίσμα του ψηφίσματος που εγκρίθηκε στη 39η συνέλευση του ΔΟΠΑ, τον Οκτώβριο του 2016, για την εφαρμογή ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου από το 2021 με σκοπό την αντιστάθμιση των εκπομπών της διεθνούς αεροπλοΐας πάνω από τα επίπεδα του 2020, θεωρείται σκόπιμο να εξακολουθήσει να ισχύει η υφιστάμενη παρέκκλιση εν αναμονή μεγαλύτερης προόδου των εργασιών για τον σχεδιασμό και την εφαρμογή του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου. Ως προς αυτό, η έγκριση προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών από τον ΔΟΠΑ, για να συμπληρωθεί το ψήφισμα και να καταστεί δυνατή η υλοποίηση του παγκόσμιου συστήματος **το αργότερο έως το 2021**, σχεδιάζεται για το 2018. Ωστόσο, η θέση σε λειτουργία στην πράξη του συστήματος θα απαιτήσει ενέργειες από τα μέρη του ΔΟΠΑ σε εθνικό επίπεδο. Επίσης, ο ΔΟΠΑ πρέπει να αναπτύξει ρυθμίσεις διακυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένου συστήματος μητρώου. Στο πλαίσιο αυτό, η

παρέκκλιση από τις υποχρεώσεις του ΣΕΔΕ της ΕΕ για πτήσεις από και προς τρίτες χώρες θα πρέπει να παραταθεί, υπό την επιφύλαξη της επανεξέτασης της υλοποίησης του συστήματος του ΔΟΠΑ, ώστε να διατηρηθεί η δυναμική στον ΔΟΠΑ **και** να διευκολυνθεί η θέση σε λειτουργία του συστήματος του ΔΟΠΑ. Ως αποτέλεσμα της παράτασης της παρέκκλισης, η ποσότητα των δικαιωμάτων που τα κράτη μέλη θέτουν σε πλειστηριασμό και εκχωρούνται δωρεάν, μεταξύ άλλων και από το ειδικό αποθεματικό, θα πρέπει να είναι ίδια με αυτή που αντιστοιχεί στο 2016 και αναλογική προς τη μείωση της υποχρέωσης παράδοσης.

τρέχουσα παρέκκλιση από τις υποχρεώσεις του ΣΕΔΕ της ΕΕ για πτήσεις από και προς τρίτες χώρες θα πρέπει να παραταθεί, υπό την επιφύλαξη της επανεξέτασης της υλοποίησης του συστήματος του ΔΟΠΑ, ώστε να διατηρηθεί η δυναμική στον ΔΟΠΑ, να διευκολυνθεί η θέση σε λειτουργία του συστήματος του ΔΟΠΑ, **και να αποφευχθεί η επικάλυψη με τις υποχρεώσεις στο πλαίσιο του ΣΕΔΕ της ΕΕ.** Ως αποτέλεσμα της παράτασης της παρέκκλισης, η ποσότητα των δικαιωμάτων που τα κράτη μέλη θέτουν σε πλειστηριασμό και εκχωρούνται δωρεάν, μεταξύ άλλων και από το ειδικό αποθεματικό, θα πρέπει να είναι ίδια με αυτή που αντιστοιχεί στο 2016 και αναλογική προς τη μείωση της υποχρέωσης παράδοσης. **Για την αντιμετώπιση των εκπομπών CO2 από τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, η Ένωση εξακολουθεί να παρέχει στήριξη στα κράτη μέλη προκειμένου τα έσοδα που προκύπτουν από τον εκπλειστηριασμό δικαιωμάτων να χρησιμοποιούνται για έργα όπως το SESAR, το Clean Sky και άλλα καινοτόμα έργα.**

Τροπολογία 5

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 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

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-πλασίου 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.

Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
Προκειμένου να εξασφαλιστεί η επιτυχία του συστήματος, η Ένωση εξακολουθεί να παρέχει στήριξη στα κράτη μέλη της και διατηρεί στενή συνεργασία με τον ΔΟΠΑ, στον ρόλο της ως παρατηρητής, με στόχο την ενθάρρυνση της διαφάνειας των πληροφοριών και της προόδου για την επίτευξη συμφωνίας σε επίπεδο ΔΟΠΑ. 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-πλασίου 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 **και** οι κανόνες που θα εφαρμόζονται στις εντός του ΕΟΧ πτήσεις. 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. **Στην έκθεση θα πρέπει επίσης να εξετάζονται η φιλοδοξία και η συνολική περιβαλλοντική ακεραιότητα του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου, συμπεριλαμβανομένων των στόχων και των απαιτήσεων της συμφωνίας του Παρισιού.**

Τροπολογία 6

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6 α (νέα)

6α) Θα πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη ότι η επιτυχία του συστήματος αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (CORSIA), όταν συμφωνηθεί στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ, θα εξαρτηθεί από την αποφυγή αλληλοσυγκρουόμενων ή επικαλυπτόμενων προγραμμάτων σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, προκειμένου να μη δημιουργηθούν στρεβλώσεις ανταγωνισμού ούτε απαράδεκτη διοικητική επιβάρυνση. Επιπλέον, στην επιτυχία του συστήματος θα συμβάλουν επίσης η πλήρης εφαρμογή του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, η οποία αποσκοπεί στην άρση του κατακερματισμού του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου και, ως εκ τούτου, στον περιορισμό του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των αεροπορικών μεταφορών. Επιπλέον, η εφαρμογή του CORSIA εντός της Ένωσης θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη την επανεξέταση κάθε τρία έτη, η οποία θα επιτρέψει να γίνουν περαιτέρω βελτιώσεις στο σύστημα.

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6 β (νέα)

6β) Αρκετές νομοθετικές πράξεις έχουν εγκριθεί σε επίπεδο Ένωσης με σκοπό να αποτραπεί ο κατακερματισμός του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου και να ενισχυθεί η ροή της εναέριας κυκλοφορίας και ο έλεγχος της χρήσης του εναέριου χώρου, ώστε με τον τρόπο αυτό να μειωθούν οι εκπομπές. Εντός της Ένωσης, το σύστημα CORSIA θα πρέπει να γίνει αντιληπτό ως μέρος της λεγόμενης «δέσμης μέτρων» του ΔΟΠΑ, μαζί με την πλήρη εφαρμογή από τα

κράτη μέλη της νομοθεσίας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, το SESAR, τη χρήση του GNSS για τη δορυφορική πλοήγηση και κοινές τεχνολογικές πρωτοβουλίες όπως η Clean Sky I και η Clean Sky II. Όλα τα έσοδα από μελλοντικούς εκπαισθησιασμούς δικαιωμάτων θα πρέπει να διατίθενται αποκλειστικά για την ανάπτυξη των ανωτέρω προγραμμάτων έρευνας και ανάπτυξης, καθώς και κοινών έργων που αποσκοπούν στην ανάπτυξη μιας σειράς βασικών διαλειτουργικών ικανοτήτων σε όλα τα κράτη μέλη, ιδίως όσων συμβάλλουν στη βελτίωση των υποδομών αεροναυτιλίας, της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και της χρήσης του εναέριου χώρου όπως απαιτείται για την υλοποίηση του ευρωπαϊκού γενικού προγράμματος ATM. Η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τα μέτρα εφαρμογής του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου που έχουν λάβει τα κράτη μέλη προκειμένου να μειώσουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις αεροπορικές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών όσον αφορά τη χρήση των εσόδων, τις οποίες υποβάλλουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 17 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013.

Τροπολογία 8

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(8) Με σκοπό την απλοποίηση και την ελάφρυνση των διοικητικών υποχρεώσεων για τους πολύ μικρούς φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, οι μη εμπορικοί φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών με εκπομπές χαμηλότερες των 1000 τόνων CO₂ ετησίως θα πρέπει να

Τροπολογία

(8) Με σκοπό την απλοποίηση και την ελάφρυνση των διοικητικών υποχρεώσεων για τους πολύ μικρούς φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών **και για τις εξόχως απόκεντρες περιφέρειες**, οι μη εμπορικοί φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών με εκπομπές χαμηλότερες

θεωρείται ότι πληρούν τις απαιτήσεις της οδηγίας 2003/87/EK για άλλα δέκα έτη, στη διάρκεια των οποίων θα πρέπει να ληφθούν μέτρα έτσι ώστε στο μέλλον όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης να συμβάλουν στις μειώσεις εκπομπών.

των 1000 τόνων CO₂ ετησίως και οι εξόχως απόκεντρες περιφέρειες θα πρέπει να θεωρείται ότι πληρούν τις απαιτήσεις της οδηγίας 2003/87/EK. Θα πρέπει επίσης να δηλωθεί εκ νέου ότι όσον αφορά τις αεροπορικές δραστηριότητες που απαριθμούνται στο παράρτημα I της οδηγίας 2003/87/EK, τα στοιχεία α) έως ια) προβλέπουν εξαιρέσεις από τις κατηγορίες δραστηριοτήτων στις οποίες εφαρμόζεται η εν λόγω οδηγία. Στο πλαίσιο της προτεινόμενης επανεξέτασης που περιγράφεται στο άρθρο 28β, η συνέχιση της εξαίρεσης αυτών των πτήσεων θα πρέπει να επιβεβαιωθεί εκ νέου.

Τροπολογία 9

Πρόταση κανονισμού

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

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3δ – παράγραφος 4 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Εναπόκειται στα κράτη μέλη να καθορίζουν τον τρόπο με τον οποίο χρησιμοποιούνται τα έσοδα από τον εκπλειστηριασμό των δικαιωμάτων, υπό την προϋπόθεση ότι τα έσοδα αυτά θα προορίζονται αποκλειστικά για τη χρηματοδότηση έρευνας και κοινών έργων για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών και για πρωτοβουλίες που επιτρέπουν την ευρεία χρήση του συστήματος GNSS για δορυφορική πλοήγηση και την ανάπτυξη λειτουργικών ικανοτήτων σε όλα τα κράτη μέλη, ιδίως όσων συμβάλλουν στη βελτίωση των υποδομών αεροναυτιλίας, της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και της χρήσης του εναέριου χώρου. Η διαφάνεια σχετικά με τη χρησιμοποίηση

εκπομπές και για την κάλυψη του κόστους διαχείρισης του κοινοτικού συστήματος. Με τα έσοδα από τον πλειστηριασμό θα πρέπει να χρηματοδοτούνται οι συνεισφορές στο Παγκόσμιο Ταμείο Ενεργειακής Απόδοσης και Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας, καθώς και τα μέτρα για την αποτροπή της αποψίλωσης.

των εσόδων από τον εκπλειστηριασμό των δικαιωμάτων βάσει της οδηγίας 2003/87/EK αποτελεί στοιχείο θεμελιώδες για την υποστήριξη των δεσμεύσεων της Ένωσης.

Τροπολογία 10

Πρόταση κανονισμού

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

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 28α – παράγραφος 1 – στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

i α. προστίθεται το εξής στοιχείο β α):

β α) όλες τις εκπομπές από πτήσεις μεταξύ αεροδρομίων ευρισκόμενων εντός του ΕΟΧ οι οποίες εκτελούνται ως συνέπεια πτήσης κατά τα οριζόμενα στα στοιχεία α) ή β) η οποία εκτρέπεται προς αεροδρόμιο ευρισκόμενο εντός του ΕΟΧ για κάθε ημερολογιακό έτος από 1ης Ιανουαρίου 2017, υπό την επιφύλαξη της αναθεώρησης που προβλέπεται στο άρθρο 28β.

Τροπολογία 11

Πρόταση κανονισμού

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

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 28α – παράγραφος 2 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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**

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.

και μετά, στον εν λόγω αριθμό δικαιωμάτων εφαρμόζεται ο γραμμικός συντελεστής του άρθρου 9.

Τροπολογία 12

Πρόταση κανονισμού

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

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 28 α – παράγραφος 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δ α) Στο άρθρο 28α, η παράγραφος 8 διαγράφεται,

8. Η Επιτροπή, τουλάχιστον μία φορά τον χρόνο, ενημερώνει τακτικά το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την πρόοδο στις διαπραγματεύσεις στο πλαίσιο της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) καθώς και για τις προσπάθειές της να προωθήσει τη διεθνή αποδοχή αγορακεντρικών μηχανισμών από τρίτες χώρες. Μετά τη συνέλευση της ΔΟΠΑ, το 2016, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τις ενέργειες που απαιτούνται για την εφαρμογή μιας διεθνούς συμφωνίας για τη θέσπιση ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου από το 2020, που θα μειώσει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που οφείλονται στις αεροπορικές μεταφορές κατά τρόπο που να μην εισάγει διακρίσεις, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών όσον αφορά τη χρήση των εσόδων που υποβλήθηκαν από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 17 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 525/2013.

Στην έκθεσή της, η Επιτροπή εξετάζει και, κατά περίπτωση, υποβάλλει προτάσεις σχετικά με το κατάλληλο πεδίο εφαρμογής για την κάλυψη των εκπομπών που οφείλονται στις δραστηριότητες από και προς αεροδρόμια που βρίσκονται σε χώρες

εκτός του ΕΟΧ από 1ης Ιανουαρίου 2017 και έπειτα. Στην έκθεσή της η Επιτροπή εξετάζει επίσης λύσεις για θέματα τα οποία μπορεί να προκύψουν κατά την εφαρμογή των παραγράφων 1 έως 4 του παρόντος άρθρου, τηρώντας παράλληλα την αρχή της ίσης μεταχείρισης για όλους τους αερομεταφορείς στο ίδιο δρομολόγιο.

Τροπολογία 13

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Οδηγία 2003/87/ΕΚ

Άρθρο 28β – 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, **τακτικά και τουλάχιστον μία φορά τον χρόνο**, 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. **Στο πλαίσιο της έκθεσης, η Επιτροπή παρέχει επίσης ενημέρωση σχετικά με τις προσπάθειες του ΔΟΠΑ για την καθιέρωση ενός αξιόπιστου μακροπρόθεσμου στόχου για τον τομέα.**

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Τίτλος	Συνέχιση των ισχυόντων περιορισμών του πεδίου εφαρμογής για τις αεροπορικές δραστηριότητες και προετοιμασία για την εφαρμογή ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου από το 2021
Έγγραφο αναφοράς	COM(2017)0054 – C8-0028/2017 – 2017/0017(COD)
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	ENVI 13.2.2017
Γνωμοδότηση της Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	TRAN 13.2.2017
Συντάκτης(τρια) γνωμοδότησης Ημερομηνία ορισμού	Jacqueline Foster 14.3.2017
Εξέταση στην επιτροπή	30.5.2017
Ημερομηνία έγκρισης	20.6.2017
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: 33 –: 5 0: 1
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Claudia Țapardel, Pavel Telička, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Μιλτιάδης Κύρκος
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Jakop Dalunde, Bas Eickhout, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Franck Proust, Evžen Tošenovský
Αναπληρωτές (άρθρο 200, παρ. 2) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Susanne Melior, Roberta Metsola

ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ ΣΤΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

33	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Jacqueline Foster, Tomasz Piotr Poręba, Evžen Tošenovský, Roberts Zile, Kosma Złotowski
EFDD	Daniela Aiuto, Peter Lundgren
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Marian-Jean Marinescu, Roberta Metsola, Cláudia Monteiro de Aguiar, Markus Pieper, Franck Proust, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Μιλτιάδης Κύρκος, Susanne Melior, Jens Nilsson, Claudia Tapardel, Janusz Zemke

5	-
EFDD	Seymour Jill
GUE/NGL	Merja Kyllönen
Verts/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Bas Eickhout

1	0
ENF	Georg Mayer

Υπόμνημα των χρησιμοποιούμενων συμβόλων:

+ : υπέρ

- : κατά

0 : αποχή