



Έγγραφο συνόδου

A9-0155/2022

20.5.2022

*****I**

ΕΚΘΕΣΗ

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ όσον αφορά τη συμβολή των αεροπορικών μεταφορών στον στόχο της Ένωσης για μείωση των εκπομπών στο σύνολο της οικονομίας και για την κατάλληλη εφαρμογή ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου (COM(2021)0552 – C9-0319/2021 – 2021/0207(COD))

Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων

Εισηγήτρια: Sunčana Glavak

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 **απαλείφονται** 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.....	58
ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	61
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ.....	103
ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΡΜΟΔΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ.....	104

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 όσον αφορά τη συμβολή των αεροπορικών μεταφορών στον στόχο της Ένωσης για μείωση των εκπομπών στο σύνολο της οικονομίας και για την κατάλληλη εφαρμογή ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου (COM(2021)0552 – C9-0319/2021 – 2021/0207(COD))

(Συνήθης νομοθετική διαδικασία: πρώτη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής προς το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2021)0552),
 - 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 (C9-0319/2021),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
 - έχοντας υπόψη την αιτιολογημένη γνώμη που υποβλήθηκε από την Ιρλανδική Γερουσία στο πλαίσιο του πρωτοκόλλου αριθ. 2 σχετικά με την εφαρμογή των αρχών της επικουρικότητας και της αναλογικότητας, με την οποία υποστηρίζεται ότι το σχέδιο νομοθετικής πράξης δεν συνάδει προς την αρχή της επικουρικότητας,
 - έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής της 8ης Δεκεμβρίου 2021¹,
 - έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών της 28ης Απριλίου 2022²,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 59 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη τις γνωμοδοτήσεις της Επιτροπής Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας και της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων (A9-0155/2022),
1. εγκρίνει τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση όπως παρατίθεται κατωτέρω·
 2. ζητεί από την Επιτροπή να υποβάλει εκ νέου την πρόταση στο Κοινοβούλιο, αν την αντικαταστήσει με νέο κείμενο, αν της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή αν

¹ EE C 152 της 6.4.2022, σ. 152.

² Δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα.

προτίθεται να της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις·

3. αναθέτει στην Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή και στα εθνικά κοινοβούλια.

Τροπολογία 1

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(1) Η οδηγία 2003/87/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁰ καθιέρωσε ένα σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης, με σκοπό να προωθηθούν μειώσεις των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου κατά τρόπο αποδοτικό από πλευράς κόστους και οικονομικώς αποτελεσματικό. Οι αεροπορικές δραστηριότητες εντάχθηκαν στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών της ΕΕ με την οδηγία 2008/101/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹¹.

¹⁰ Οδηγία 2003/87/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/EK του Συμβουλίου (ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32).

¹¹ Οδηγία 2008/101/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/EK ώστε να ενταχθούν οι αεροπορικές δραστηριότητες στο σύστημα εμπορίας

Τροπολογία

(1) Η οδηγία 2003/87/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁰ καθιέρωσε ένα σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης, με σκοπό να προωθηθούν μειώσεις των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου κατά τρόπο αποδοτικό από πλευράς κόστους και οικονομικώς αποτελεσματικό. Οι αεροπορικές δραστηριότητες **που αφορούν πτήσεις που αναχωρούν από και φθάνουν σε αεροδρόμιο της Ένωσης** εντάχθηκαν στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών της ΕΕ με την οδηγία 2008/101/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹¹. **Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με την απόφασή του της 21ης Δεκεμβρίου 2011^{1α}, αποφάνθηκε ότι η ένταξη των αεροπορικών δραστηριοτήτων στο ΣΕΔΕ της ΕΕ δυνάμει της εν λόγω οδηγίας δεν παραβιάζει το διεθνές δίκαιο.**

¹⁰ Οδηγία 2003/87/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/EK του Συμβουλίου (ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32).

¹¹ Οδηγία 2008/101/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/EK ώστε να ενταχθούν οι αεροπορικές δραστηριότητες στο σύστημα εμπορίας

δικαιωμάτων εκπομπής αερίων
θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας (ΕΕ L
8 της 13.1.2009, σ. 3).

δικαιωμάτων εκπομπής αερίων
θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας (ΕΕ L
8 της 13.1.2009, σ. 3).

Τροπολογία 2

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1α) *Για να διευκολυνθεί η πρόοδος σε επίπεδο ΔΟΠΑ, ώστε να καθιερωθεί ένα παγκόσμιο πλαίσιο για τη μείωση των εκπομπών από τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, η Ένωση ενέκρινε μια σειρά από χρονικά οριοθετημένες παρεκκλίσεις, τις επονομαζόμενες παρεκκλίσεις αναστολής, οι οποίες εξαίρεσαν όλες τις πτήσεις εκτός ΕΕ από το ΣΕΔΕ της ΕΕ. Η τελευταία παρέκκλιση, η οποία θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2392, εφαρμόζεται έως το 2023.*

Τροπολογία 3

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(2) Η συμφωνία του Παρισιού, που εγκρίθηκε στα τέλη Δεκεμβρίου 2015 δυνάμει της σύμβασης-πλαίσιου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC) (στο εξής: συμφωνία του Παρισιού), τέθηκε σε ισχύ τον Νοέμβριο του 2016¹². Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του Παρισιού συμφώνησαν να τηρήσουν την αύξηση της παγκόσμιας μέσης θερμοκρασίας αρκετά χαμηλότερα από τους 2 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα, και να συνεχίσουν τις προσπάθειες για τον περιορισμό της αύξησης της θερμοκρασίας

(2) **Η προστασία του περιβάλλοντος είναι μία από τις σημαντικότερες προκλήσεις που αντιμετωπίζουν η Ένωση και ο υπόλοιπος κόσμος.** Η συμφωνία του Παρισιού, που εγκρίθηκε στα τέλη Δεκεμβρίου 2015 δυνάμει της σύμβασης-πλαίσιου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC) (στο εξής: συμφωνία του Παρισιού), τέθηκε σε ισχύ τον Νοέμβριο του 2016¹². Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του Παρισιού συμφώνησαν να τηρήσουν την αύξηση της παγκόσμιας μέσης θερμοκρασίας αρκετά χαμηλότερα από

σε 1,5 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα. Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της συμφωνίας του Παρισιού, όλοι οι τομείς της οικονομίας, μεταξύ των οποίων είναι και οι διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, πρέπει να συμβάλουν στην επίτευξη μείωσης των εκπομπών.

τους 2 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα, και να συνεχίσουν τις προσπάθειες για τον περιορισμό της αύξησης της θερμοκρασίας σε 1,5 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα, **καθώς και να αποτυπώσουν την ισότητα και την τήρηση της αρχής της κοινής αλλά διαφοροποιημένης ευθύνης και των αντίστοιχων ικανοτήτων, υπό το πρίσμα των διαφορετικών εθνικών συνθηκών.** *Λαμβανομένου υπόψη ότι οι εκτιμήσεις των εμπειρογνομώνων, οι οποίες ανακοινώθηκαν το 2021 κατά τη διάρκεια της Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (COP26), που πραγματοποιήθηκε στη Γλασκόβη από τις 31 Οκτωβρίου έως τις 13 Νοεμβρίου 2021, υποδεικνύουν ότι ο κόσμος οδεύει προς μια κατεύθυνση κατά την οποία η μέση θερμοκρασία αυξάνεται κατά 1,8 °C έως 2,4 °C, τα συμβαλλόμενα μέρη, στα συμπεράσματά τους της COP26, συμφώνησαν ότι το να συγκρατηθεί η αύξηση της παγκόσμιας μέσης θερμοκρασίας στον 1,5 °C πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα θα μπορούσε να μειώσει σημαντικά τους κινδύνους και τις συνέπειες της κλιματικής αλλαγής, και δεσμεύτηκαν να ενισχύσουν τους οικείους στόχους με ορίζοντα το 2030 έως το τέλος του 2022, προκειμένου να επιταχυνθεί η δράση για το κλίμα σε αυτήν την κρίσιμη δεκαετία και να διασφαλιστεί ότι τα συμβαλλόμενα μέρη βρίσκονται σε καλό δρόμο για τον περιορισμό της υπερθέρμανσης του πλανήτη στους 1,5 °C.* Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της συμφωνίας του Παρισιού, όλοι οι τομείς της οικονομίας, μεταξύ των οποίων είναι και οι διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, πρέπει να συμβάλουν στην επίτευξη μείωσης των εκπομπών.

¹² Συμφωνία του Παρισιού (ΕΕ L 282 της 19.10.2016, σ. 4).

¹² Συμφωνία του Παρισιού (ΕΕ L 282 της 19.10.2016, σ. 4).

Τροπολογία 4

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(2α) Οι αεροπορικές μεταφορές ευθύνονται για το 2-3 % των παγκόσμιων εκπομπών CO₂. Στην Ένωση, οι εκπομπές από τις αεροπορικές μεταφορές ευθύνονται για το 3,7 % των συνολικών εκπομπών CO₂. Ο τομέας των αεροπορικών μεταφορών παράγει το 15,7 % των εκπομπών από τις μεταφορές, χωρίς να συνυπολογίζονται οι εκπομπές που δεν είναι εκπομπές CO₂, γεγονός που τον καθιστά τη δεύτερη μεγαλύτερη πηγή εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από μεταφορές μετά τις οδικές μεταφορές. Το 2018 ο Eurocontrol προέβλεψε ετήσια αύξηση των εκπομπών των ευρωπαϊκών αεροπορικών μεταφορών κατά 53 % έως το 2040 σε σύγκριση με το 2017. Η ανάγκη να αναληφθεί δράση για τη μείωση των εκπομπών καθίσταται ολοένα και πιο επείγουσα, όπως ανέφερε η Διακυβερνητική Επιτροπή για την Κλιματική Αλλαγή (IPCC), στις πιο πρόσφατες εκθέσεις της, της 7ης Αυγούστου 2021 με τίτλο «Climate change 2021: The Physical Science Basis» (Κλιματική αλλαγή 2021: Τα δεδομένα των φυσικών επιστημών), και της 28ης Φεβρουαρίου 2022 με τίτλο «Climate change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability» (Κλιματική αλλαγή 2021: Επιπτώσεις, προσαρμογή και ευπάθεια). Η IPCC δήλωσε, με πολύ μεγάλη βεβαιότητα, ότι η κλιματική αλλαγή αποτελεί απειλή για την ανθρώπινη ευημερία και την υγεία του πλανήτη και ότι εάν υπάρξει οποιαδήποτε περαιτέρω καθυστέρηση στη συντονισμένη λήψη προληπτικών μέτρων, σε παγκόσμιο επίπεδο, για την προσαρμογή και τον μετριασμό, θα χαθεί ένα μικρό και ταχέως συρρικνούμενο χρονικό περιθώριο για την εξασφάλιση

ενός βιώσιμου και αειφόρου μέλλοντος για όλους. Παρέχει νέες εκτιμήσεις σχετικά με τις πιθανότητες υπέρβασης του επιπέδου υπερθέρμανσης του πλανήτη κατά 1,5 °C τις επόμενες δεκαετίες και διαπιστώνει ότι, εάν δεν υπάρξει άμεση, ταχεία και μεγάλη κλίμακας μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, ο περιορισμός της αύξησης της θερμοκρασίας κατά περίπου 1,5 °C ή ακόμη και 2 °C θα είναι αδύνατος. Για τον λόγο αυτό, η Ένωση θα πρέπει να αντιμετωπίσει αυτήν την επείγουσα ανάγκη εντείνοντας τις προσπάθειές της και εδραιώνοντας την διεθνή ηγετική θέση της στην καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.

Τροπολογία 5

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 2 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(2β) *Πριν από την κρίση της νόσου COVID-19, ο ΔΟΠΑ είχε εκτιμήσει ότι, έως το 2040, οι διεθνείς εκπομπές των αεροπορικών μεταφορών θα μπορούσαν να αυξηθούν έως και κατά 150 % σε σύγκριση με το 2020. Ενώ η πανδημία COVID-19 προκάλεσε προσωρινή μείωση της εναέριας κυκλοφορίας, οι υφιστάμενες προβλέψεις πριν από την πανδημία COVID-19 υποδεικνύουν ετήσια αύξηση των εκπομπών των αεροπορικών μεταφορών, κατά 150 % έως το 2040, σε σύγκριση με το 2020, και κατά 53 % έως το 2040, σε σύγκριση με το 2017, σε παγκόσμιο και ενωσιακό επίπεδο αντίστοιχα.*

Τροπολογία 6

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 3

(3) Το Συμβούλιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) ενέκρινε την πρώτη έκδοση των διεθνών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών για την προστασία του περιβάλλοντος – σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές («σύστημα CORSIA») (παράρτημα 16, τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου) κατά τη δέκατη συνεδρίαση της 214ης συνόδου του στις 27 Ιουνίου 2018. Η Ένωση και τα κράτη μέλη της **εξακολουθούν να υποστηρίζουν το CORSIA και δεσμεύονται να το εφαρμόσουν** από την έναρξη της πιλοτικής φάσης 2021-2023¹³.

¹³ Απόφαση (ΕΕ) 2020/954 του Συμβουλίου της 25ης Ιουνίου 2020 για τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας όσον αφορά την κοινοποίηση της εθελοντικής συμμετοχής στο σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύστημα CORSIA) από την 1η Ιανουαρίου 2021 και της επιλογής που προκρίθηκε για τον υπολογισμό των απαιτήσεων αντιστάθμισης των φορέων εκμετάλλευσης αεροπλάνων κατά την περίοδο 2021-2023 (ΕΕ L 212 της 3.7.2020, σ. 14).

Τροπολογία 7

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(6) Η Ένωση δεσμεύτηκε να μειώσει τις καθαρές εκπομπές αερίων του

(3) Το Συμβούλιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) ενέκρινε την πρώτη έκδοση των διεθνών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών για την προστασία του περιβάλλοντος – σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές («σύστημα CORSIA») (παράρτημα 16, τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου) κατά τη δέκατη συνεδρίαση της 214ης συνόδου του στις 27 Ιουνίου 2018. Η Ένωση και τα κράτη μέλη της **εφαρμόζουν** το CORSIA από την έναρξη της πιλοτικής φάσης 2021-2023¹³.

¹³ Απόφαση (ΕΕ) 2020/954 του Συμβουλίου της 25ης Ιουνίου 2020 για τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας όσον αφορά την κοινοποίηση της εθελοντικής συμμετοχής στο σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύστημα CORSIA) από την 1η Ιανουαρίου 2021 και της επιλογής που προκρίθηκε για τον υπολογισμό των απαιτήσεων αντιστάθμισης των φορέων εκμετάλλευσης αεροπλάνων κατά την περίοδο 2021-2023 (ΕΕ L 212 της 3.7.2020, σ. 14).

Τροπολογία

(6) Η Ένωση δεσμεύτηκε να μειώσει τις καθαρές εκπομπές αερίων του

θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας κατά τουλάχιστον 55 % κάτω από τα επίπεδα του 1990 έως το 2030 στην επικαιροποιημένη εθνικά καθορισμένη **δέσμευση** μείωσης της Ένωσης και των κρατών μελών της που κατατέθηκε στη γραμματεία της σύμβασης-Πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή στις 17 Δεκεμβρίου 2020¹⁶.

16

https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

Τροπολογία 8

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(7) Η Ένωση κατοχυρώνει νομοθετικά τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας στο σύνολο της οικονομίας έως το 2050 **στον κανονισμό** (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁷. Ο εν λόγω κανονισμός θεσπίζει επίσης δεσμευτική ενωσιακή υποχρέωση για μείωση, έως το 2030, των εγχώριων καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (εκπομπές μετά την αφαίρεση των απορροφήσεων) κατά τουλάχιστον 55 % σε σχέση με τα επίπεδα του 1990.

¹⁷ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας («ευρωπαϊκό νομοθέτημα») (ΕΕ L 243 της 9.7.2021,

θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας κατά τουλάχιστον 55 % κάτω από τα επίπεδα του 1990 έως το 2030 στην επικαιροποιημένη εθνικά καθορισμένη **συνεισφορά** μείωσης της Ένωσης και των κρατών μελών της που κατατέθηκε στη γραμματεία της σύμβασης-Πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή στις 17 Δεκεμβρίου 2020¹⁶.

16

https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

Τροπολογία

(7) Η Ένωση κατοχυρώνει νομοθετικά τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας στο σύνολο της οικονομίας **το αργότερο** έως το 2050, **καθώς και τον στόχο για την επίτευξη αρνητικών εκπομπών στη συνέχεια, όπως ορίζει το άρθρο 2 παράγραφος 1 του κανονισμού** (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁷. Ο εν λόγω κανονισμός θεσπίζει επίσης, **στο άρθρο 4 παράγραφος 1**, δεσμευτική ενωσιακή υποχρέωση για μείωση, έως το 2030, των εγχώριων καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (εκπομπές μετά την αφαίρεση των απορροφήσεων) κατά τουλάχιστον 55 % σε σχέση με τα επίπεδα του 1990.

¹⁷ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας («ευρωπαϊκό νομοθέτημα») (ΕΕ L 243 της 9.7.2021,

σ. 1).

Τροπολογία 9

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(8) Η παρούσα τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ αποσκοπεί στην εφαρμογή, για τις αεροπορικές μεταφορές, της συνεισφοράς της Ένωσης στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού και του κανονιστικού πλαισίου για την επίτευξη του δεσμευτικού κλιματικού στόχου της Ένωσης για το 2030, δηλαδή της εγχώριας μείωσης των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 έως το 2030, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/...

Τροπολογία 10

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 8 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

σ. 1).

Τροπολογία

(8) Η παρούσα τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ αποσκοπεί στην εφαρμογή, για τις αεροπορικές μεταφορές, της συνεισφοράς της Ένωσης στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού και του κανονιστικού πλαισίου για την επίτευξη του δεσμευτικού κλιματικού στόχου της Ένωσης για το 2030, δηλαδή της εγχώριας μείωσης των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 έως το 2030, **καθώς και για την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050 το αργότερο**, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1119.

Τροπολογία

(8α) Πέραν του CO₂, οι αεροπορικές μεταφορές πλήττουν το κλίμα και μέσω εκπομπών που δεν σχετίζονται με το CO₂, όπως είναι οι υδρατμοί (H₂O), τα οξείδια του αζώτου (NO_x), το διοξείδιο του θείου (SO₂) και τα σωματίδια αιθάλης, καθώς και μέσω των ατμοσφαιρικών διαδικασιών που προκαλούνται από τις εν λόγω εκπομπές, όπως είναι, για παράδειγμα, ο σχηματισμός όζοντος και θυσάνων που δημιουργούνται από τα ίχνη συμπύκνωσης. Οι κλιματικές επιπτώσεις των εν λόγω εκπομπών που δεν

σχετίζονται με το CO₂ εξαρτώνται από το είδος των καυσίμων και των κινητήρων που χρησιμοποιούνται, από την τοποθεσία των εκπομπών, ιδίως από το ύψος πλεύσης του αεροσκάφους και τη θέση του όσον αφορά το γεωγραφικό πλάτος και το γεωγραφικό μήκος, καθώς και από τον χρόνο των εκπομπών και τις καιρικές συνθήκες σε δεδομένη στιγμή. Σύμφωνα με την εκτίμηση επιπτώσεων που πραγματοποίησε η Επιτροπή το 2006 σχετικά με την ένταξη των αεροπορικών μεταφορών στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης (ΣΕΔΕ της ΕΕ), η οδηγία 2008/101/ΕΚ αναγνώρισε ότι οι αεροπορικές μεταφορές έχουν επίπτωση στην αλλαγή του κλίματος μέσω της έκλυσης εκπομπών που δεν σχετίζονται με το CO₂. Το άρθρο 30 παράγραφος 4 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2018/410 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, απαιτούσε από την Επιτροπή να παρουσιάσει επικαιροποιημένη ανάλυση σχετικά με τις επιπτώσεις των αεροπορικών μεταφορών πέραν των εκπομπών CO₂, συνοδευόμενη, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, από πρόταση για την καλύτερη αντιμετώπιση των εν λόγω επιπτώσεων, πριν από την 1η Ιανουαρίου 2020. Για την εκπλήρωση της εν λόγω απαίτησης, ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA) διενήργησε επικαιροποιημένη ανάλυση σχετικά με τις επιπτώσεις των αεροπορικών μεταφορών πέραν των εκπομπών CO₂ στην αλλαγή του κλίματος και δημοσίευσε τη μελέτη του στις 23 Νοεμβρίου 2020. Τα πορίσματα της μελέτης επιβεβαίωσαν τις προηγούμενες εκτιμήσεις, ήτοι ότι οι κλιματικές επιπτώσεις πέραν του CO₂ από τις αεροπορικές δραστηριότητες είναι συνολικά τουλάχιστον εξίσου σημαντικές με εκείνες μόνο του CO₂.

Τροπολογία 11

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 8 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(8β) Από τα πορίσματα της μελέτης του EASA της 23ης Νοεμβρίου 2020 προκύπτει ότι, σύμφωνα με την αρχή της προφύλαξης, οι εκπομπές των αεροπορικών μεταφορών που δεν συνιστούν εκπομπές CO₂ δεν μπορούν πλέον να αγνοούνται. Απαιτούνται ενωσιακά ρυθμιστικά μέτρα για την επίτευξη μειώσεων των εκπομπών σύμφωνα με τη συμφωνία του Παρισιού. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να θεσπίσει ένα σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης για τις εκπομπές των αεροπορικών μεταφορών πέραν των εκπομπών CO₂. Με βάση τα αποτελέσματα του εν λόγω συστήματος, η Επιτροπή θα πρέπει, το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026, βάσει εκτίμησης επιπτώσεων, να υποβάλει νομοθετική πρόταση που θα περιέχει μέτρα μετριασμού για τις εκπομπές πέραν του CO₂, διευρύνοντας το πεδίο εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ ώστε να καλύπτει τις εν λόγω εκπομπές. Έως ότου εγκριθεί νομοθετική πρόταση για την επέκταση του πεδίου εφαρμογής της παρούσας οδηγίας ώστε να καλύπτει εκπομπές πέραν του CO₂, προκειμένου να συνυπολογίζονται οι εκπομπές των αεροπορικών μεταφορών πέραν του CO₂, ο συντελεστής εκπομπών CO₂ για τις εκπομπές από αεροπορικές δραστηριότητες πολλαπλασιάζεται επί 1,8 από τις 31 Δεκεμβρίου 2027, επί 1,9 από τις 31 Δεκεμβρίου 2028 και επί 2,0 από τις 31 Δεκεμβρίου 2029. Ο πολλαπλασιαστής δεν πρέπει να υπερβαίνει το 2,0.

Τροπολογία 12

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(9) Ο κλάδος των αεροπορικών μεταφορών θα πρέπει να συμβάλει στις προσπάθειες μείωσης των εκπομπών που είναι απαραίτητες για την επίτευξη **του στόχου** της Ένωσης **για το κλίμα με ορίζοντα το 2030**. Ως εκ τούτου, η συνολική ποσότητα δικαιωμάτων για τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών θα πρέπει να ενοποιηθεί και να υπόκειται στον συντελεστή γραμμικής μείωσης.

Τροπολογία

(9) Ο κλάδος των αεροπορικών μεταφορών θα πρέπει να συμβάλει στις προσπάθειες μείωσης των εκπομπών που είναι απαραίτητες για την επίτευξη **των στόχων** της Ένωσης **που ορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1119 και στη συμφωνία του Παρισιού**. Ως εκ τούτου, η συνολική ποσότητα δικαιωμάτων για τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών θα πρέπει να ενοποιηθεί και να υπόκειται στον συντελεστή γραμμικής μείωσης.

Τροπολογία 13

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(10) Για την επίτευξη του αυξημένου επιπέδου κλιματικής φιλοδοξίας θα απαιτηθεί η διοχέτευση όσο το δυνατόν περισσότερων πόρων για την κλιματική μετάβαση. Ως εκ τούτου, όλα τα έσοδα πλειστηριασμού που δεν αποδίδονται στον προϋπολογισμό της Ένωσης θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για σκοπούς που σχετίζονται με το κλίμα.

Τροπολογία

(10) Για την επίτευξη του αυξημένου επιπέδου κλιματικής φιλοδοξίας θα απαιτηθεί η διοχέτευση όσο το δυνατόν περισσότερων πόρων για την κλιματική μετάβαση, **η οποία θα πρέπει να εντάσσεται στη δίκαιη μετάβαση**. Ως εκ τούτου, όλα τα έσοδα πλειστηριασμού που δεν αποδίδονται στον προϋπολογισμό της Ένωσης θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για σκοπούς που σχετίζονται με το κλίμα. **Στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών προβλέπεται αύξηση των εσόδων πλειστηριασμού, λόγω της σταδιακής κατάργησης των δωρεάν δικαιωμάτων και της εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ για την κάλυψη των πτήσεων που αναχωρούν από τον ΕΟΧ προς τρίτη χώρα. Μέρος των εσόδων από τον πλειστηριασμό των δικαιωμάτων του κλάδου των αερομεταφορών θα πρέπει να κατανεμηθεί στον τομέα των**

αερομεταφορών μέσω του Ταμείου Επενδύσεων για το Κλίμα, ώστε να στηριχθεί η καινοτομία για τη μείωση των κλιματικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων του τομέα των αερομεταφορών. Το 15 % των εσόδων που προέρχονται από τον πλειστηριασμό δικαιωμάτων για εκπομπές από πτήσεις που εξέρχονται από τον ΕΟΧ θα πρέπει να κατανέμεται στα ταμεία της UNFCCC για το κλίμα, προκειμένου να προωθηθεί η διεθνής δράση για τον μετριασμό των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής στις πλέον ευάλωτες κοινότητες. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να χρησιμοποιούν τα υπόλοιπα έσοδα για μέτρα σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 3, ιδίως μέτρα για τη στήριξη του κοινωνικού διαλόγου και της δίκαιης μετάβασης, της απαλλαγής του τομέα των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές και για τη στήριξη εναλλακτικών λύσεων με χαμηλότερο κλιματικό αντίκτυπο όσον αφορά τις μεγάλες αποστάσεις, αντί για τις αεροπορικές μεταφορές.

Τροπολογία 14

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 10 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(10α) Η μετάβαση του τομέα των αερομεταφορών προς τη βιωσιμότητα θα πρέπει να λάβει υπόψη την κοινωνική διάσταση του τομέα και την ανταγωνιστικότητά του, ώστε να διασφαλιστεί ότι η εν λόγω μετάβαση είναι κοινωνικά δίκαιη και ότι παρέχεται κατάρτιση, επανειδίκευση και αναβάθμιση των δεξιοτήτων των εργαζομένων. Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και τις επιπτώσεις της στην εσωτερική αγορά όσον αφορά τον τομέα των αεροπορικών

μεταφορών, με ιδιαίτερη έμφαση στις κοινωνικές επιπτώσεις.

Τροπολογία 15

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 10 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(10β) Οι πτήσεις με εμβέλεια 1 000 και λιγότερων χιλιομέτρων ευθύνονται για το 6-9 % των συνολικών εκπομπών CO₂ των αεροπορικών μεταφορών. Εν αναμονή της ρηζικέλευθης τεχνολογίας και της διαθεσιμότητας καυσίμων αεροσκαφών και αεροσκαφών μηδενικών εκπομπών, θα πρέπει να ληφθούν μέτρα ώστε να ενισχυθεί η μετάβαση σε εναλλακτικούς, πιο βιώσιμους τρόπους εκτέλεσης των μεταφορών, ιδίως για τον τομέα πτήσεων που περιλαμβάνει περιφερειακές πτήσεις και πτήσεις ιδιαίτερα μικρών αποστάσεων, ήτοι πτήσεις που καλύπτουν απόσταση μικρότερη των 1 000 χιλιομέτρων.

Αιτιολόγηση

McKinsey & Company. 2020. Hydrogen-powered aviation: A fact-based study of hydrogen technology, economics, and climate impact by 2050 (Υδρογονοκίνητες αεροπορικές μεταφορές: Τεκμηριωμένη μελέτη της τεχνολογίας του υδρογόνου, της οικονομίας και των κλιματικών επιπτώσεών του έως το 2050).

Τροπολογία 16

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(11) Σύμφωνα με το άρθρο 28β παράγραφος 3 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, η Ένωση πρέπει να αξιολογήσει το σύστημα CORSIA του ΔΟΠΑ και να το εφαρμόσει κατά περίπτωση και κατά τρόπο που να

(11) Σύμφωνα με το άρθρο 28β παράγραφος 3 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, η Ένωση πρέπει να αξιολογήσει το σύστημα CORSIA του ΔΟΠΑ και να το εφαρμόσει κατά περίπτωση και κατά τρόπο που να

συνάδει με τη δέσμευση της Ένωσης για μείωση των εκπομπών στο σύνολο οικονομίας με *ορίζοντα το 2030*.

συνάδει με τη δέσμευση της Ένωσης για μείωση των εκπομπών στο σύνολο οικονομίας, *σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και με τη συμφωνία του Παρισιού*.

Τροπολογία 17

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 11 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(11α) Το ΣΕΔΕ της ΕΕ έχει αποδειχθεί αποτελεσματικό εργαλείο για τη μείωση των εκπομπών μέσω προκαθορισμένης οδού και, ως εκ τούτου, παρέχει ταυτόχρονα κίνητρα για την καινοτομία και την πρωτοπορία όσον αφορά την αποτελεσματική μείωση των εκπομπών, ενώ το CORSIA είναι ένας μηχανισμός που αποζημιώνει για τις εκπομπές μέσω αντισταθμίσεων. Όσον αφορά την αποτελεσματικότητά του, η αξιολόγηση της Επιτροπής με θέμα «ICAO's global market-based measure (CORSIA) pursuant to Article 28b and for studying cost pass-through pursuant to Article 3d of the EU ETS Directive» (Παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο του ΔΟΠΑ (CORSIA) σύμφωνα με το άρθρο 28β και μελέτη της μετακύλισης του κόστους σύμφωνα με το άρθρο 3δ της οδηγίας για το ΣΕΔΕ της ΕΕ) κατέδειξε ότι το επίπεδο φιλοδοξίας του CORSIA για τον τομέα των διεθνών αερομεταφορών δεν συνάδει με το παγκόσμιο επίπεδο φιλοδοξίας που απαιτείται για την τήρηση των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού όσον αφορά τη θερμοκρασία. Για να εξασφαλιστούν φιλόδοξες μειώσεις των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών σύμφωνα με τη συμφωνία του Παρισιού και για να επιτευχθούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού σε διεθνές επίπεδο, διασφαλίζοντας παράλληλα ίση

μεταχείριση στα δρομολόγια, από τις 30 Απριλίου [έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας + 1] το ΣΕΔΕ της ΕΕ θα πρέπει να εφαρμόζεται σε όλες τις πτήσεις που αναχωρούν από αεροδρόμιο που βρίσκεται στον ΕΟΧ. Η Ένωση διατηρεί τη δέσμευσή της ως προς το σύστημα CORSIA. Προκειμένου να ληφθεί υπόψη η δέσμευση της Ένωσης και η ταυτόχρονη συμμετοχή της στο CORSIA, η οικονομική αξία των δαπανών για πιστωτικά μόρια που χρησιμοποιούνται για το CORSIA για πτήσεις από τον ΕΟΧ προς τρίτες χώρες που εφαρμόζουν το CORSIA θα πρέπει να μπορεί να εκπίπτει από τις οικονομικές υποχρεώσεις στο πλαίσιο του ΣΕΔΕ της ΕΕ.

Τροπολογία 18

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(12) Η συνολική ποσότητα δικαιωμάτων για τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών θα πρέπει να ενοποιηθεί στο επίπεδο κατανομής για πτήσεις που **αναχωρούν από αεροδρόμιο που βρίσκεται εντός του ΕΟΧ και φθάνουν σε αεροδρόμιο που βρίσκεται εκτός του ΕΟΧ, στην Ελβετία ή στο Ηνωμένο Βασίλειο.** Η κατανομή για το έτος 2024 θα πρέπει βασίζεται στη συνολική κατανομή σε ενεργούς φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών το 2023, μειωμένη κατά τον συντελεστή γραμμικής μείωσης, όπως ορίζεται στο άρθρο 9 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ. Το επίπεδο κατανομής θα πρέπει να αυξηθεί ώστε να ληφθούν υπόψη οι διαδρομές που δεν καλύπτονταν από το ΣΕΔΕ της ΕΕ το έτος 2023 αλλά καλύπτονται από το ΣΕΔΕ της ΕΕ από το έτος 2024 και μετά.

Τροπολογία

(12) Η συνολική ποσότητα δικαιωμάτων για τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών θα πρέπει να ενοποιηθεί στο επίπεδο κατανομής για πτήσεις που **καλύπτονται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.** Η κατανομή για το έτος 2024 θα πρέπει βασίζεται στη συνολική κατανομή σε ενεργούς φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών το 2023, μειωμένη κατά τον συντελεστή γραμμικής μείωσης, όπως ορίζεται στο άρθρο 9 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ. Το επίπεδο κατανομής θα πρέπει να αυξηθεί ώστε να ληφθούν υπόψη οι διαδρομές που δεν καλύπτονταν από το ΣΕΔΕ της ΕΕ το έτος 2023 αλλά καλύπτονται από το ΣΕΔΕ της ΕΕ από το έτος 2024 και μετά.

Τροπολογία 19

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(13) Η αύξηση του πλειστηριασμού από το έτος μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας τροποποίησης της οδηγίας 2003/87/EK θα πρέπει να είναι ο κανόνας για την κατανομή δικαιωμάτων στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, λαμβάνοντας υπόψη τη δυνατότητα του τομέα να μετακυλίσει το αυξημένο κόστος του CO₂.

Τροπολογία

(13) Η αύξηση του πλειστηριασμού από το έτος μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας τροποποίησης της οδηγίας 2003/87/EK θα πρέπει να είναι ο κανόνας για την κατανομή δικαιωμάτων στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, **ώστε να καταργηθεί σταδιακά η δωρεάν κατανομή δικαιωμάτων έως το 2025**, λαμβάνοντας υπόψη τη δυνατότητα του τομέα να μετακυλίσει το αυξημένο κόστος του CO₂.

Τροπολογία 20

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 13 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(13β) Η οδηγία για το ΣΕΔΕ της ΕΕ θα πρέπει να συνδράμει στην παροχή κινήτρων για απαλλαγή των αεροπορικών μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές. Η μετάβαση από τη χρήση ορυκτών καυσίμων στην αύξηση της χρήσης βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών, ιδίως συνθετικών καυσίμων αεροσκαφών, θα μπορούσε να συνδράμει στην επίτευξη της εν λόγω απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές. Ωστόσο, λαμβανομένου υπόψη του υψηλού επιπέδου ανταγωνισμού μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, της αναπτυσσόμενης αγορά βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών της ΕΕ και της σημαντικής διαφοράς τιμών μεταξύ της ορυκτής κηροζίνης και των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών, η μετάβαση αυτή θα πρέπει να υποστηριχθεί με την παροχή κινήτρων για τους πρωτοπόρους. Ως εκ τούτου,

κατά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2024 έως την 31η Δεκεμβρίου 2029, τα δικαιώματα θα πρέπει να κατανέμονται με τον ίδιο τρόπο όπως με μια σύμβαση επί διαφοράς, ώστε να καλύπτεται η εναπομένουσα διαφορά τιμής μεταξύ της ορυκτής κηροζίνης και των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών για μεμονωμένους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, κατ' αναλογία προς την ποσότητα των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται και αναφέρονται δυνάμει του κανονισμού xxxx/xxxx [κανονισμός ReFuelEU]^{1α}, προκειμένου να δοθούν κίνητρα στους πρωτοπόρους και να υποστηριχθεί η δημιουργία ενωσιακής αγοράς βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών. 20 εκατομμύρια δικαιώματα θα πρέπει να δεσμευθούν από την 1η Ιανουαρίου 2024 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2029, ενώ θα πρέπει να δεσμευτούν επιπλέον 20 εκατομμύρια δικαιώματα όταν πτήσεις που αναχωρούν από τον ΕΟΧ προς τρίτες χώρες εντάσσονται στο πεδίο εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ για την ίδια χρονική περίοδο. Τα εν λόγω δικαιώματα θα πρέπει να προέρχονται από το σύνολο των διαθέσιμων δικαιωμάτων και να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για πτήσεις που καλύπτονται από το ΣΕΔΕ της ΕΕ και χωρίς διακρίσεις. Η Επιτροπή θα πρέπει να διασφαλίσει ότι το 70 % των εν λόγω δικαιωμάτων κατανέμεται ειδικά για τη χρήση συνθετικών καυσίμων αεροσκαφών, με προτεραιότητα στα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης (RFNBO). Η Επιτροπή θα πρέπει να υπολογίζει με κατάλληλο τρόπο τις εκπομπές CO₂ από ορυκτά καύσιμα και θα πρέπει να κατατάσσει τα RFNBO ως καύσιμα που παράγουν μηδενικές εκπομπές για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που τα χρησιμοποιούν. Μετά από αξιολόγηση και εκτίμηση επιπτώσεων, η Επιτροπή θα μπορούσε να αποφασίσει να υποβάλει νομοθετική πρόταση για τη χορήγηση χρονικά περιορισμένης ποσότητας δικαιωμάτων

με ανώτατο όριο, όχι πέρα από τις 31 Δεκεμβρίου 2034.

^{1α} [να προστεθεί παραπομπή στον κανονισμό ReFuelEU].

Τροπολογία 21

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(14) Η οδηγία 2003/87/EK θα πρέπει επίσης να τροποποιηθεί όσον αφορά τις αποδεκτές μονάδες συμμόρφωσης, ώστε να ληφθούν υπόψη τα κριτήρια επιλεξιμότητας μονάδων που εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ κατά την 216η σύνοδό του τον Μάρτιο του 2019 ως ουσιώδες στοιχείο του CORSIA. Οι αεροπορικές εταιρείες που εδρεύουν στην Ένωση θα πρέπει να μπορούν να χρησιμοποιούν διεθνή πιστωτικά μόρια συμμόρφωσης για πτήσεις προς ή από τρίτες χώρες που θεωρούνται ότι συμμετέχουν στο CORSIA. Για να διασφαλιστεί ότι η εφαρμογή του CORSIA από την Ένωση υποστηρίζει τους στόχους της συμφωνίας του Παρισιού και παρέχει κίνητρα για ευρεία συμμετοχή στο CORSIA, τα πιστωτικά μόρια θα πρέπει να προέρχονται από κράτη που είναι συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του Παρισιού και συμμετέχουν στο CORSIA, και θα πρέπει να αποφεύγεται η διπλή καταμέτρηση πιστωτικών μορίων.

Τροπολογία

(14) Η οδηγία 2003/87/EK θα πρέπει επίσης να τροποποιηθεί όσον αφορά τις αποδεκτές μονάδες συμμόρφωσης, ώστε να ληφθούν υπόψη τα κριτήρια επιλεξιμότητας μονάδων που εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ κατά την 216η σύνοδό του τον Μάρτιο του 2019 ως ουσιώδες στοιχείο του CORSIA. Οι αεροπορικές εταιρείες που εδρεύουν στην Ένωση θα πρέπει να μπορούν να χρησιμοποιούν διεθνή πιστωτικά μόρια συμμόρφωσης **με το CORSIA** για πτήσεις προς ή από τρίτες χώρες που θεωρούνται ότι συμμετέχουν στο CORSIA. Για να διασφαλιστεί ότι η εφαρμογή του CORSIA από την Ένωση υποστηρίζει τους στόχους της συμφωνίας του Παρισιού και παρέχει κίνητρα για ευρεία συμμετοχή στο CORSIA, τα πιστωτικά μόρια θα πρέπει να προέρχονται από κράτη που είναι συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του Παρισιού και συμμετέχουν στο CORSIA, και θα πρέπει να αποφεύγεται η διπλή καταμέτρηση πιστωτικών μορίων.

Οποιαδήποτε απόκλιση από τη γραμμή βάσης του CORSIA, η οποία ορίζεται για τα έτη 2019-2020, με εξαίρεση περιορισμένης χρονικής διάρκειας για τα έτη από το 2021 έως το 2023, θα πρέπει να νοείται ως μη συμμόρφωση για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας.

Τροπολογία 22

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 15

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(15) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για τη χρήση διεθνών πιστωτικών μορίων σύμφωνα με το άρθρο 11α της οδηγίας 2003/87/EK, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για την έκδοση ενός καταλόγου των πιστωτικών μορίων που έχουν κριθεί αποδεκτά από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ ώστε να χρησιμοποιηθούν για τη συμμόρφωση με το CORSIA, και τα οποία πληρούν τις ανωτέρω προϋποθέσεις επιλεξιμότητας. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁸.

¹⁸ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

Τροπολογία 23

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 17 α (νέα)

Τροπολογία

(15) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για τη χρήση διεθνών πιστωτικών μορίων σύμφωνα με το άρθρο 11α της οδηγίας 2003/87/EK, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για την έκδοση ενός καταλόγου των πιστωτικών μορίων που έχουν κριθεί αποδεκτά από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ ώστε να χρησιμοποιηθούν για τη συμμόρφωση με το CORSIA, και τα οποία πληρούν τις ανωτέρω προϋποθέσεις επιλεξιμότητας. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁸.

Επιπλέον, προκειμένου να διασφαλιστεί η διαφάνεια των δεδομένων, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει να υποβάλουν εκθέσεις με φιλικό προς τον χρήστη τρόπο σχετικά με τις εκπομπές τους και τις αντισταθμίσεις τους βάσει του άρθρου 14 παράγραφος 3α της παρούσας οδηγίας.

¹⁸ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

(17a) Κατά την επικείμενη ανά τριετία συνέλευση του ΔΟΠΑ που έχει προγραμματιστεί για τον Σεπτέμβριο του 2022, τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταβάλουν τη μέγιστη προσπάθεια ώστε να επιτευχθεί συμφωνία με τους ομολόγους τους όσον αφορά μια προοδευτική ετήσια μείωση της καθιερωμένης γραμμής βάσης 2019–2020 για την περίοδο μετά το 2023, ώστε να διασφαλιστεί η σταδιακή ευθυγράμμιση με τον γραμμικό συντελεστή που εφαρμόζεται στο ΣΕΔΕ της ΕΕ και πέραν του 2035, κατά τρόπο συνεπή με τον ενωσιακό στόχο της κλιματικής ουδετερότητας για το 2050 το αργότερο.

Τροπολογία 24

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 18

(18) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες συνθήκες για την κατάρτιση καταλόγου των χωρών που θεωρείται ότι εφαρμόζουν το CORSIA για τους σκοπούς της οδηγίας 2003/87/EK σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 3 της εν λόγω οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για την έκδοση και τήρηση του καταλόγου των κρατών, πλην των χωρών του ΕΟΧ, της Ελβετίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, που θεωρείται ότι συμμετέχουν στο CORSIA για τους σκοπούς του δικαίου της Ένωσης. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

(18) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες συνθήκες για την κατάρτιση καταλόγου των χωρών που θεωρείται ότι εφαρμόζουν το CORSIA για τους σκοπούς της οδηγίας 2003/87/EK σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 3 της εν λόγω οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για την έκδοση και τήρηση του καταλόγου των κρατών, πλην των χωρών του ΕΟΧ, της Ελβετίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, που θεωρείται ότι συμμετέχουν στο CORSIA για τους σκοπούς του δικαίου της Ένωσης. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. **Με βάση τις πληροφορίες που παρέχονται στον εν λόγω κατάλογο και για να αυξηθεί η διαφάνεια, η λογοδοσία και η**

προσβασιμότητα των πληροφοριών με φιλικό προς τον χρήστη τρόπο, η Επιτροπή θα πρέπει να δημοσιεύσει κατάλογο των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών που δεν θεωρείται ότι εφαρμόζουν το σύστημα CORSIA για πτήσεις από και προς τρίτες χώρες.

Τροπολογία 25

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(19) Δεδομένου ότι η εφαρμογή και η επιβολή του CORSIA για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εδρεύουν εκτός της Ένωσης προορίζεται να ανήκει αποκλειστικά στη χώρα προέλευσης των εν λόγω αερομεταφορέων, η εφαρμογή του CORSIA για πτήσεις πλην εκείνων που αναχωρούν από αεροδρόμιο που βρίσκεται στον ΕΟΧ και φθάνουν σε αεροδρόμιο που βρίσκεται στον ΕΟΧ, στην Ελβετία ή στο Ηνωμένο Βασίλειο σημαίνει ότι οι αερομεταφορείς που εδρεύουν εκτός της Ένωσης απαλλάσσονται από τις υποχρεώσεις του ΣΕΔΕ της ΕΕ για τις εν λόγω πτήσεις.

Τροπολογία

(19) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι εκπομπές δεν υπολογίζονται δύο φορές και για να ληφθούν δεόντως υπόψη οι υποχρεώσεις αντιστάθμισης του CORSIA πάνω από μια γραμμή βάσης που ορίζεται στο επίπεδο του 2019 για τα έτη 2021-2023 και στον μέσο όρο του επιπέδου 2019-2020 για τα επόμενα έτη, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει να μπορούν να αφαιρούν την οικονομική αξία των δαπανών για πιστωτικά μόρια που χρησιμοποιήθηκαν από τους ίδιους για το CORSIA για πτήσεις που καλύπτονται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.

Τροπολογία 26

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 20 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(20α) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι το CORSIA θα οδηγήσει σε ένα ενιαίο παγκόσμιο σύστημα αντιστάθμισης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τις αεροπορικές μεταφορές έως τη δεύτερη και υποχρεωτική φάση του συστήματος του ΔΟΠΑ το 2027, η

Ένωση υποστηρίζει σταθερά τη θέσπιση αυστηρών εκτελεστικών κανόνων και την αυστηρή διακυβέρνηση, καθώς και την επαρκή συμμετοχή στις προαιρετικές και υποχρεωτικές φάσεις του CORSIA. Σε περίπτωση που η Επιτροπή κρίνει ότι το CORSIA δεν επαρκεί για την επίτευξη των στόχων και των δεσμεύσεων της Ένωσης για το κλίμα στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού, θα πρέπει να υποβάλει νομοθετική πρόταση για τον τερματισμό της προσωρινής παρέκκλισης για τις πτήσεις που φθάνουν σε αεροδρόμιο που βρίσκεται στον ΕΟΧ.

Τροπολογία 27

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 20 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(20β) Η Ένωση θα πρέπει να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για να ενισχύσει τις διατάξεις του CORSIA και να υποστηρίξει την έγκριση μακροπρόθεσμου στόχου για τη μείωση των παγκόσμιων εκπομπών των αεροπορικών μεταφορών, διασφαλίζοντας παράλληλα την αρμοδιότητα της Ένωσης όσον αφορά την οδηγία 2003/87/ΕΚ, όπως επιβεβαιώθηκε από το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης^{1α}.

^{1α} Απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2011 στην υπόθεση C-366/10, *Air Transport Association of America και λοιποί κατά Secretary of State for Energy and Climate Change*, EU:C:2011:864.

Τροπολογία 28

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 20 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(20γ) Είναι θεμελιώδους σημασίας να διασφαλιστεί η διαφάνεια των δεδομένων και είναι σημαντικό να βελτιωθεί η εκτελεστικότητα του CORSIA και η πρόσβαση του κοινού σε πληροφορίες που συνδέονται με το CORSIA. Ως εκ τούτου, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει να προβαίνουν σε υποβολή εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές και τις αντισταθμίσεις τους με φιλικό προς τον χρήστη τρόπο κατά τη διαδικασία αξιολόγησης του αντικτύπου του CORSIA στην παγκόσμια μείωση των εκπομπών CO₂ και του ρόλου του στην επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού.

Τροπολογία 29

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 21

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(21) Οι πτήσεις από και προς τις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες και τα μικρά αναπτυσσόμενα νησιωτικά κράτη, όπως ορίζονται από τα Ηνωμένα Έθνη, που δεν εφαρμόζουν το CORSIA, πλην των κρατών των οποίων το κατά κεφαλήν ΑΕΠ ισούται ή υπερβαίνει τον μέσο όρο της Ένωσης, θα πρέπει να εξαιρούνται από τις υποχρεώσεις του ΣΕΔΕ της ΕΕ ή του CORSIA χωρίς ημερομηνία λήξης της εξαίρεσης.

διαγράφεται

Τροπολογία 30

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 25

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(25) Θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη

(25) Θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη

προσοχή στην προώθηση της προσβασιμότητας για τις εξόχως απόκεντρες περιοχές της Ένωσης. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να παρέχεται μια χρονικά περιορισμένη παρέκκλιση από το ΣΕΔΕ της ΕΕ για τις εκπομπές από πτήσεις μεταξύ αεροδρομίου που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή κράτους μέλους και αεροδρομίου που βρίσκεται στο ίδιο κράτος μέλος.

προσοχή στην προώθηση της προσβασιμότητας για τις εξόχως απόκεντρες περιοχές της Ένωσης. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να παρέχεται **έως το 2027** μια χρονικά περιορισμένη παρέκκλιση από το ΣΕΔΕ της ΕΕ για τις εκπομπές από πτήσεις μεταξύ αεροδρομίου που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή κράτους μέλους και αεροδρομίου που βρίσκεται στο ίδιο κράτος μέλος.

Τροπολογία 31

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 26 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(26α) Μέρος των εσόδων από τον πλειστηριασμό δικαιωμάτων του κλάδου των αερομεταφορών, καθώς και τα έσοδα από τα πρόστιμα που καταβάλλουν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών σύμφωνα με το άρθρο 16 της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, θα πρέπει να διατίθενται στο Ταμείο Επενδύσεων για το Κλίμα για τη στήριξη της καινοτομίας στον τομέα των αερομεταφορών με στόχο τον μετριασμό της κλιματικής αλλαγής. Τούτο ισχύει, ειδικότερα, για έργα που σχετίζονται με την ανάπτυξη, την εφαρμογή και την υλοποίηση νέων τεχνολογιών και σχεδίων που αποσκοπούν στη μείωση των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τον τομέα των αερομεταφορών, ιδίως στον τομέα των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών, καθώς και για σχέδια που αποσκοπούν στη μείωση των κλιματικών επιπτώσεων του τομέα των αερομεταφορών, ιδίως στους τομείς της λειτουργικής καινοτομίας, καθώς και της καινοτομίας στους τομείς της αεροναυπηγικής, της δομής του αεροσκάφους και των πρωτοποριακών κινητήρων, των αερολιμενικών υποδομών και των ηλεκτρικών αεροσκαφών.

Τροπολογία 32

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 26 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(26β) Το Ταμείο Επενδύσεων για το Κλίμα θα πρέπει να στηρίζει την έρευνα, την ανάπτυξη και την εφαρμογή λύσεων απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές, συμπεριλαμβανομένων των τεχνολογιών μηδενικών εκπομπών, και να μειώνει τις κλιματικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις του τομέα των αερομεταφορών. Θα πρέπει, ειδικότερα, να αντιμετωπίσει τις επιπτώσεις των εκπομπών που δεν συνιστούν εκπομπές CO₂ μέσω της εφαρμογής τεχνολογιών παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων και μέσω της βελτίωσης των επιχειρησιακών λύσεων.

Τροπολογία 33

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 26 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(26γ) Δεδομένης της αύξησης του κόστους άνθρακα που απορρέει από τον πλήρη εκπλειστηριασμό των δικαιωμάτων στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, ενδέχεται να προκύψει οικονομικό μειονέκτημα για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που χρησιμοποιούν κόμβους εντός της Ένωσης σε σύγκριση με εκείνους που χρησιμοποιούν κόμβους εκτός της Ένωσης. Καθώς οι πτήσεις προς κόμβους τρίτων χωρών δεν καλύπτονται επί του παρόντος από το ΣΕΔΕ της ΕΕ, ενδέχεται να βρεθούν σε πλεονεκτική θέση εκείνοι οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που τροφοδοτούν πτήσεις εκτός της Ένωσης, όπου εφαρμόζονται λιγότερο αυστηρά μέτρα για τη μείωση

των εκπομπών. Αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει σε στροφή προς τους εν λόγω κόμβους και, συνεπώς, σε αύξηση των εκπομπών, η οποία τελικά θα οδηγήσει σε αρνητικές επιπτώσεις στην υπερθέρμανση του πλανήτη. Η επέκταση του πεδίου εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ σε πτήσεις από και προς αεροδρόμια που βρίσκονται εκτός του ΕΟΧ, της Ελβετίας, και του Ηνωμένου Βασιλείου θα μπορούσε να οδηγήσει σε δικαιότερο ανταγωνισμό και σε πιο αποτελεσματική μείωση των αερίων του θερμοκηπίου.

Τροπολογία 34

**Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 27 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(27α) Η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει πιθανές τροποποιήσεις της οδηγίας 2003/87/ΕΚ όσον αφορά την απλούστευση των κανονιστικών ρυθμίσεων. Η Επιτροπή και οι αρχές των κρατών μελών θα πρέπει να προσαρμόζουν συνεχώς τις διοικητικές διαδικασίες με βάση τις βέλτιστες πρακτικές και να λαμβάνουν όλα τα μέτρα για την απλούστευση της εφαρμογής της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, διατηρώντας στο ελάχιστο τη διοικητική επιβάρυνση.

Τροπολογία 35

**Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο -1 (νέο)
Οδηγία 2003/87/ΕΚ
Άρθρο 3 – στοιχείο κα α (νέο)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(-1) Στο άρθρο 3, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:

«καα) «εκπομπές από τις αερομεταφορές πέραν των εκπομπών CO₂»: έκλυση οξειδίων του αζώτου(NO_x), σωματιδίων αιθάλης, ειδών οξειδωμένου θείου και υδρατμών από αεροσκάφος που εκτελεί αεροπορική δραστηριότητα η οποία απαριθμείται στο παράρτημα Ι.»

Τροπολογία 36

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 1 – στοιχείο β
Οδηγία 2003/87/EK
Άρθρο 3 γ – παράγραφος 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5α. 20 εκατομμύρια από τη συνολική ποσότητα δικαιωμάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2024 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2029 δεσμεύονται να κατανεμηθούν κατά τον ίδιο τρόπο με σύμβαση επί διαφοράς, καλύπτοντας την εναπομένουσα διαφορά τιμής μεταξύ της ορυκτής κηροζίνης και των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών όσον αφορά τους αερομεταφορείς που αυξάνουν τη χρήση βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών, με προτεραιότητα στα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης, που προβλέπονται με βάση τις υποχρεώσεις ανάμειξης που αναφέρονται στο παράρτημα Ι του κανονισμού ...[κανονισμός ReFuelEU]* ή πέραν αυτών και με βάση την εξέλιξη των τιμών των εν λόγω καυσίμων. Το 70 % των εν λόγω δικαιωμάτων κατανέμεται ειδικά για την αύξηση της χρήσης συνθετικών καυσίμων αεροσκαφών, με προτεραιότητα στα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης (RFNBO). Επιπλέον, 20 εκατομμύρια δικαιώματα από την πρόσθετη ποσότητα δικαιωμάτων που εκδίδονται λόγω της κάλυψης των εκπομπών σε πτήσεις που αναχωρούν από αεροδρόμιο του ΕΟΧ προς τρίτες χώρες, όπως αναφέρεται στο

άρθρο 3εα, προορίζονται για κατανομή κατά τον ίδιο τρόπο με σύμβαση επί διαφοράς για την περίοδο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2029.

** [να προστεθεί παραπομπή στον κανονισμό FuelEU Maritime].*

Τροπολογία 37

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 1 – στοιχείο β

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3 γ – παράγραφος 5 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5β. *Η συνολική ποσότητα δικαιωμάτων που αναφέρεται στην παράγραφο 5α κατανέμεται κατά τον ίδιο τρόπο με σύμβαση επί διαφοράς, καλύπτοντας την εναπομένουσα διαφορά τιμής μεταξύ της ορυκτής κηροζίνης και των βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών για την αύξηση της χρήσης βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών, με προτεραιότητα στα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης, χωρίς διακρίσεις, όπως αναφέρεται στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροπορίας σύμφωνα με τα άρθρα 7, 8 και 9 του κανονισμού... [ReFuelEU Regulation]*.*

Κάθε φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορεί να υποβάλει αίτηση για κατανομή των δικαιωμάτων για πτήσεις που καλύπτονται από το ΣΕΔΕ της ΕΕ από την 1η Ιανουαρίου 2024 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2029 με βάση την αύξηση της χρήσης που κάνει σε καύσιμα που αναφέρονται στην παράγραφο 5α.

Η ποσότητα των δικαιωμάτων είναι ανάλογη προς τις συνολικές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που εξοικονομούνται σύμφωνα με τη μεταχείριση των εν λόγω καυσίμων

δυνάμει της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 και των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 της παρούσας οδηγίας.

Η Επιτροπή εξασφαλίζει ότι οι εκπομπές από ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης που χρησιμοποιούν υδρογόνο από ανανεώσιμες πηγές υπολογίζονται ως μηδενικές εκπομπές για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που τα χρησιμοποιούν έως ότου εκδοθεί η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 1.

Η Επιτροπή δημοσιεύει σε ετήσια βάση λεπτομέρειες σχετικά με τη διαφορά κόστους μεταξύ της κηροζίνης και των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 23 για τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας σχετικά με τις λεπτομερείς ρυθμίσεις για την κατανομή δικαιωμάτων του κλάδου των αερομεταφορών με στόχο την αύξηση της χρήσης βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, καλύπτοντας τη διαφορά τιμής ανά τόνο CO₂ που εξοικονομείται από τη χρήση των εν λόγω καυσίμων αντί της κηροζίνης.

Από τις 31 Δεκεμβρίου 2028, η Επιτροπή διενεργεί ετήσια αξιολόγηση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου και υποβάλλει τα αποτελέσματά της εγκαίρως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Με βάση την εν λόγω αξιολόγηση και κατόπιν εκτίμησης επιπτώσεων, η Επιτροπή μπορεί να υποβάλει, κατά περίπτωση, νομοθετική πρόταση για τη χορήγηση ανώτατου και χρονικά περιορισμένου ποσού δικαιωμάτων έως τις 31 Δεκεμβρίου 2034 όσον αφορά τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που αυξάνουν τη χρήση βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων που αναφέρονται στο άρθρο 3γ παράγραφος 5α.

** [να προστεθεί παραπομπή στον κανονισμό FuelEU Maritime].*

Τροπολογία 38

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 1 – στοιχείο β

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3 γ – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

7. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 12 παράγραφος 2α, το άρθρο 14 παράγραφος 3 και το άρθρο 16, τα κράτη μέλη θεωρούν ότι πληρούνται οι απαιτήσεις που ορίζονται στις εν λόγω διατάξεις και δεν λαμβάνουν μέτρα κατά των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών όσον αφορά τις εκπομπές που πραγματοποιούνται έως το **2030** από πτήσεις μεταξύ αεροδρομίου που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή κράτους μέλους και αεροδρομίου που βρίσκεται στο ίδιο κράτος μέλος εκτός της εν λόγω εξόχως απόκεντρης περιοχής.

Τροπολογία

7. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 12 παράγραφος 2α, το άρθρο 14 παράγραφος 3 και το άρθρο 16, τα κράτη μέλη θεωρούν ότι πληρούνται οι απαιτήσεις που ορίζονται στις εν λόγω διατάξεις και δεν λαμβάνουν μέτρα κατά των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών όσον αφορά τις εκπομπές που πραγματοποιούνται έως το **2027** από πτήσεις μεταξύ αεροδρομίου που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή κράτους μέλους και αεροδρομίου που βρίσκεται στο ίδιο κράτος μέλος εκτός της εν λόγω εξόχως απόκεντρης περιοχής.

Τροπολογία 39

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 2 – στοιχείο α

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3 δ – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Το 2024 τίθεται σε πλειστηριασμό το **25 %** της ποσότητας των δικαιωμάτων για τα οποία θα είχε πραγματοποιηθεί δωρεάν κατανομή, όπως δημοσιεύεται σύμφωνα με το άρθρο 3γ.

Τροπολογία

1. Το 2024 τίθεται σε πλειστηριασμό το **50 %** της ποσότητας των δικαιωμάτων για τα οποία θα είχε πραγματοποιηθεί δωρεάν κατανομή, όπως δημοσιεύεται σύμφωνα με το άρθρο 3γ.

Τροπολογία 40

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 2 – στοιχείο β
Οδηγία 2003/87/EK
Άρθρο 3 δ – παράγραφος 1 α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Το 2025 τίθεται σε πλειστηριασμό το 50 % της ποσότητας δικαιωμάτων για την οποία θα είχε πραγματοποιηθεί δωρεάν κατανομή το εν λόγω έτος, όπως υπολογίζεται από τη δημοσίευση σύμφωνα με το άρθρο 3γ.

διαγράφεται

Τροπολογία 41

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 2 – στοιχείο β
Οδηγία 2003/87/EK
Άρθρο 3 δ – παράγραφος 1 β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1β. Το 2026 τίθεται σε πλειστηριασμό το 75 % της ποσότητας δικαιωμάτων για την οποία θα είχε πραγματοποιηθεί δωρεάν κατανομή το εν λόγω έτος, όπως υπολογίζεται από τη δημοσίευση σύμφωνα με το άρθρο 3γ.

διαγράφεται

Τροπολογία 42

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 2 – στοιχείο β
Οδηγία 2003/87/EK
Άρθρο 3 δ – παράγραφος 1 γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1γ. Από 1ης Ιανουαρίου **2027** τίθεται σε πλειστηριασμό το σύνολο της ποσότητας των δικαιωμάτων για την οποία θα είχε πραγματοποιηθεί δωρεάν κατανομή το εν λόγω έτος.

1γ. Από 1ης Ιανουαρίου **2025** τίθεται σε πλειστηριασμό το σύνολο της ποσότητας των δικαιωμάτων για την οποία θα είχε πραγματοποιηθεί δωρεάν κατανομή το εν λόγω έτος, **εξαιρουμένης της ποσότητας δικαιωμάτων που αναφέρεται στο άρθρο 3γ παράγραφος 5α.**

Τροπολογία 43

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 2 – στοιχείο δ

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3 δ – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 23, για τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας σχετικά με τις λεπτομερείς ρυθμίσεις για τον εκπλειστηριασμό από τα κράτη μέλη των δικαιωμάτων για τις αεροπορικές μεταφορές σύμφωνα με τις παραγράφους 1, 1α, 1β, 1γ και 1δ του παρόντος άρθρου, συμπεριλαμβανομένων των λεπτομερειών για τη μεταφορά μεριδίου των εσόδων που προέρχονται από τον εν λόγω πλειστηριασμό στον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης.

Τροπολογία

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 23, για τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας σχετικά με τις λεπτομερείς ρυθμίσεις για τον εκπλειστηριασμό από τα κράτη μέλη των δικαιωμάτων για τις αεροπορικές μεταφορές σύμφωνα με τις παραγράφους 1, 1α, 1β, 1γ και 1δ του παρόντος άρθρου, συμπεριλαμβανομένων των λεπτομερειών για τη μεταφορά μεριδίου των εσόδων που προέρχονται από τον εν λόγω πλειστηριασμό στον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης, **σύμφωνα με την απόφαση (ΕΕ, Ευρατόμ) 2020/2053.**

Τροπολογία 44

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 2 – στοιχείο ε

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3 δ – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Τα **κράτη μέλη καθορίζουν τη χρήση των εσόδων** που προέρχονται από τον πλειστηριασμό δικαιωμάτων που καλύπτονται από το παρόν κεφάλαιο, εκτός από τα έσοδα που βεβαιώνονται ως ίδιοι πόροι σύμφωνα με το άρθρο 311 παράγραφος 3 της Συνθήκης και εγγράφονται στον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης. **Τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν τα έσοδα που δημιουργούνται από τον πλειστηριασμό δικαιωμάτων σύμφωνα με το άρθρο 10**

Τροπολογία

4. Τα **έσοδα** που προέρχονται από τον πλειστηριασμό δικαιωμάτων **για τις αερομεταφορές** που καλύπτονται από το παρόν κεφάλαιο, εκτός από τα έσοδα που βεβαιώνονται ως ίδιοι πόροι σύμφωνα με το άρθρο 311 παράγραφος 3 της Συνθήκης και εγγράφονται στον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης, **χρησιμοποιούνται ως εξής:**

παράγραφος 3.

α) το 75 % χρησιμοποιείται για τη στήριξη της καινοτομίας και των νέων τεχνολογιών, συμπεριλαμβανομένης της εφαρμογής λύσεων απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές στον τομέα των αερομεταφορών μέσω του Ταμείου Επενδύσεων για το Κλίμα σύμφωνα με το άρθρο 10α παράγραφος 8·

β) το 15 % των εσόδων που προέρχονται από τις εξερχόμενες πτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 3εα χρησιμοποιείται ως συνεισφορά στα Ταμεία για το Κλίμα της UNFCCC, ειδικότερα στο Πράσινο Ταμείο για το Κλίμα και στο Ταμείο Προσαρμογής, ώστε να προωθηθεί η διεθνής δράση για τον μετριασμό των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής στις πιο ευάλωτες κοινότητες·

γ) τα υπόλοιπα έσοδα χρησιμοποιούνται όπως καθορίζεται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 3, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης έργων που αποσκοπούν στη διασφάλιση δίκαιης μετάβασης στον τομέα των αερομεταφορών, ιδίως μέσω της στήριξης του κοινωνικού διαλόγου μεταξύ των σχετικών ενδιαφερόμενων μερών στον τομέα των αερομεταφορών, καθώς και για την εκπαίδευση, την επανειδίκευση και την αναβάθμιση των δεξιοτήτων των εργαζομένων.

Τροπολογία 45

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 3 α (νέο)
Οδηγία 2003/87/EK
Άρθρο 3 ε α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(3α) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 3εα

Αεροπορικές δραστηριότητες με τη συμμετοχή τρίτων χωρών

1. Από τις 30 Απριλίου [έτος έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας + 1], οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών παραδίδουν δικαιώματα για εκπομπές από πτήσεις που αναχωρούν από αεροδρόμιο ευρισκόμενο στον ΕΟΧ.

2. Από το [έτος έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας], η συνολική ποσότητα των δικαιωμάτων που κατανέμεται για τις αεροπορικές μεταφορές αυξάνεται κατά τα επίπεδα των κατανομών για τις πρόσθετες εξερχόμενες πτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1, που θα είχαν πραγματοποιηθεί εάν καλύπτονταν από το ΣΕΔΕ της ΕΕ το εν λόγω έτος. Εφαρμόζεται ο γραμμικός συντελεστής μείωσης όπως ορίζεται στο άρθρο 9».

3. Για να ληφθούν δεόντως υπόψη οι υποχρεώσεις αντιστάθμισης του CORSIA πάνω από μια γραμμή βάσης που ορίζεται στο επίπεδο του 2019 για τα έτη 2021-2023 και στον μέσο όρο του επιπέδου του 2019-2020 για το 2024 και μετά, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών έχουν τη δυνατότητα να αφαιρούν την οικονομική αξία των δαπανών τους για πιστωτικά μέρια που χρησιμοποιήθηκαν για συμμόρφωση με το CORSIA για πτήσεις από τον ΕΟΧ προς τις τρίτες χώρες που απαριθμούνται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 25α παράγραφος 3.

Κάθε χρόνο, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών δημοσιεύουν πληροφορίες σχετικά με τις αντισταθμίσεις του CORSIA που καταβλήθηκαν το προηγούμενο έτος για κάθε δρομολόγιο και ενημερώνουν την Επιτροπή για τις αντισταθμίσεις αυτές σε περίπτωση που προτίθενται να ζητήσουν μείωση των απαιτήσεων παράδοσης. Η Επιτροπή καθορίζει την οικονομική αξία των αντισταθμίσεων που είναι επιλέξιμες για αφαίρεση από την απαίτηση παράδοσης

του ΣΕΔΕ της ΕΕ για κάθε δρομολόγιο. Η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 23 για τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας καθορίζοντας τη μεθοδολογία και τον μηχανισμό για την εν λόγω αφαίρεση. Προς τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι η τιμή των δικαιωμάτων του ΣΕΔΕ της ΕΕ συνιστά τη μέση τιμή κατά το αντίστοιχο έτος συμμόρφωσης.

Σε περίπτωση που η Επιτροπή διαπιστώσει διαφορά μεταξύ εξακριβωμένων εκπομπών και παραδοθέντων δικαιωμάτων για δεδομένο έτος, η αντίστοιχη ποσότητα δικαιωμάτων ακυρώνεται.

4. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027, σύμφωνα με το άρθρο 28β της παρούσας οδηγίας, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της συμμετοχής των συμβαλλόμενων κρατών του ΔΟΠΑ στο CORSIA και τη συνολική φιλοδοξία και περιβαλλοντική ακεραιότητα του CORSIA. Με βάση τα πορίσματα της εν λόγω έκθεσης, η Επιτροπή υποβάλλει, κατά περίπτωση, νομοθετική πρόταση για τον τερματισμό της προσωρινής παρέκκλισης για πτήσεις που φθάνουν σε αεροδρόμιο ευρισκόμενο στον ΕΟΧ.»

Τροπολογία 46

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 4 α (νέο)

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 10 α – παράγραφος 8 – εδάφιο 3 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4α) Στο άρθρο 10α παράγραφος 8, μετά το δεύτερο εδάφιο παρεμβάλλεται το ακόλουθο εδάφιο:

Τα έσοδα που προέρχονται από τον πλειστηριασμό δικαιωμάτων όσον αφορά

τις αεροπορικές δραστηριότητες, και από τις κυρώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 16 παράγραφος 3, τα οποία κατανέμονται στο Ταμείο Επενδύσεων για το Κλίμα, διατίθενται για έργα αερομεταφορών με σκοπό τη στήριξη νέων εξελίξεων και καινοτομιών, την εφαρμογή λύσεων απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές, την ανάπτυξη μηχανισμών στήριξης και τη δημιουργία των απαραίτητων υποδομών, οι οποίες μειώνουν τις συνολικές κλιματικές επιπτώσεις, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων που δεν σχετίζονται με το CO₂, ιδίως μέσω:

α) της ανάπτυξης βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών, με προτεραιότητα στα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης (RFNBO) από ανανεώσιμο υδρογόνο και άμεση δέσμευση από τον αέρα (DAC), μεταξύ άλλων μέσω συμβάσεων άνθρακα επί διαφοράς που αποσκοπούν στη γεφύρωση της διαφοράς τιμής μεταξύ των καυσίμων μηδενικών εκπομπών και των συμβατικών καυσίμων, καθώς και στη μείωση του κόστους του εφοδιασμού των αεροδρομίων της Ένωσης με βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα·

β) της θεμελιώδους βελτίωσης λειτουργικών λύσεων αεροναυπηγικής και δομής αεροσκάφους για τον μετριασμό εκπομπών σχετικών και μη σχετικών με το CO₂·

γ) της ανάπτυξης καινοτομίας πρωτοποριακών κινητήρων και της ανάπτυξης νέων τεχνολογιών πρόωσης που συμβάλλουν στη μείωση των εκπομπών στις αεροπορικές μεταφορές, όπως οι τεχνολογίες συσσωρευτών και στροβιλοηλεκτρικής κίνησης, καθώς και η καύση υδρογόνου σε στροβίλους και κυψέλες καυσίμου που τροφοδοτούν ηλεκτρικούς κινητήρες, ηλεκτρικά αεροσκάφη και συναφείς αερολιμενικές υποδομές·

δ) της ανάπτυξης τεχνολογιών

παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων για εκπομπές CO₂ και για εκπομπές που δεν συνιστούν εκπομπές CO₂ στις αερομεταφορές·

ε) της έρευνας που οδηγεί σε τεχνολογική καινοτομία σχετικά με τις μη συνδεδεμένες με το CO₂ επιπτώσεις του τομέα των αεροπορικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένου του σχηματισμού και της πρόληψης ουρών συμπύκνωσης και θυσανόμορφων νεφών.

Η περιγραφή των έργων που υποστηρίζονται από το Ταμείο Επενδύσεων για το Κλίμα και οι πληροφορίες σχετικά με τα επίπεδα δαπανών ανά επίπεδο έργου είναι διαφανείς, δημοσιοποιούνται με προσβάσιμο τρόπο και επικαιροποιούνται τακτικά στον ιστότοπο της Επιτροπής. Η Επιτροπή διασφαλίζει τη χωρίς αποκλεισμούς συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών στις διαδικασίες χρηματοδότησης που σχετίζονται με το Ταμείο Επενδύσεων για το Κλίμα.

Τροπολογία 47

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 5 – στοιχείο α

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 11 α – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

*β) προέρχονται από χώρα η οποία περιλαμβάνεται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 3 ως συμμετέχουσα στο σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των ανθρακούχων εκπομπών για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (CORSA). Η προϋπόθεση αυτή δεν ισχύει για τις εκπομπές πριν από **το 2027, ούτε για τις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες και τα μικρά αναπτυσσόμενα νησιωτικά κράτη, όπως ορίζονται από τα Ηνωμένα Έθνη, εκτός από τις χώρες των οποίων το κατά***

Τροπολογία

*β) προέρχονται από χώρα η οποία περιλαμβάνεται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 3 ως συμμετέχουσα στο σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των ανθρακούχων εκπομπών για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (CORSA). Η προϋπόθεση αυτή δεν ισχύει για τις εκπομπές πριν από **την 1η Ιανουαρίου 2027.***

κεφαλήν ΑΕΠ ισούται με ή υπερβαίνει τον μέσο όρο της Ένωσης.

Τροπολογία 48

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 5 – στοιχείο α

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 11 α – παράγραφος 3 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν λεπτομερέστερες απαιτήσεις για τις ρυθμίσεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, οι οποίες μπορεί να περιλαμβάνουν απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων και εγγραφής σε μητρώο, καθώς και για τον κατάλογο των κρατών ή προγραμμάτων που εφαρμόζουν τις εν λόγω ρυθμίσεις. ***Οι ρυθμίσεις λαμβάνουν υπόψη την ευελιξία που παρέχεται στις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες και στα μικρά αναπτυσσόμενα νησιωτικά κράτη.*** Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 22α παράγραφος 2.

Τροπολογία

Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν λεπτομερέστερες απαιτήσεις για τις ρυθμίσεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, οι οποίες μπορεί να περιλαμβάνουν απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων και εγγραφής σε μητρώο, καθώς και για τον κατάλογο των κρατών ή προγραμμάτων που εφαρμόζουν τις εν λόγω ρυθμίσεις. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 22α παράγραφος 2.

Τροπολογία 49

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 6 – στοιχείο α

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 12 – παράγραφος 6 – εδάφιο 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) παράγουν ετήσιες εκπομπές CO₂ άνω των 10 000 τόνων από τη χρήση αεροσκαφών με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg που πραγματοποιούν πτήσεις οι οποίες καλύπτονται από το παράρτημα I, εκτός από εκείνες που αναχωρούν και φθάνουν στο ίδιο κράτος μέλος

Τροπολογία

β) παράγουν ετήσιες εκπομπές CO₂ άνω των 10 000 τόνων από τη χρήση αεροσκαφών με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg που πραγματοποιούν πτήσεις οι οποίες καλύπτονται από το παράρτημα I ***της παρούσας οδηγίας και από το άρθρο 2 παράγραφοι 3 και 4 του***

(συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών του ίδιου κράτους μέλους), από την 1η Ιανουαρίου **2019**.

κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2019/1603 της Επιτροπής^{1α}, εκτός από εκείνες που αναχωρούν και φθάνουν στο ίδιο κράτος μέλος (συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών του ίδιου κράτους μέλους), από την 1η Ιανουαρίου **2021**.

^{1α} Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2019/1603 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2019, για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τα μέτρα που έχει θεσπίσει ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών των αεροπορικών μεταφορών με σκοπό την εφαρμογή παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου (ΕΕ L 250 της 30.9.2019, σ. 10).

Τροπολογία 50

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 6 α (νέο)

Οδηγία 2003/87/ΕΚ

Άρθρο 14 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1

Ισχύον κείμενο

Η Επιτροπή εκδίδει **εκτελεστικές** πράξεις σχετικά με λεπτομερείς ρυθμίσεις για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων περί των εκπομπών και, όπου αρμόζει, των δεδομένων δραστηριότητας, από τις απαριθμούμενες στο παράρτημα Ι δραστηριότητες, για την παρακολούθηση και την υποβολή τονοχλιομετρικών δεδομένων για τον σκοπό της εφαρμογής σύμφωνα με το άρθρο 3ε ή 3στ, οι οποίες βασίζονται στις αρχές για την παρακολούθηση και την υποβολή

Τροπολογία

(6α) Στο άρθρο 14 παράγραφος 1, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η Επιτροπή εκδίδει **κατ' εξουσιοδότηση** πράξεις σχετικά με λεπτομερείς ρυθμίσεις για την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων περί των εκπομπών και, όπου αρμόζει, των δεδομένων δραστηριότητας, από τις απαριθμούμενες στο παράρτημα Ι δραστηριότητες, για την παρακολούθηση και την υποβολή τονοχλιομετρικών δεδομένων για τον σκοπό της εφαρμογής σύμφωνα με το άρθρο 3ε ή 3στ, οι οποίες βασίζονται στις αρχές για την παρακολούθηση και την υποβολή

εκθέσεων που αναφέρονται στο παράρτημα IV και τις απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις προσδιορίζουν επίσης το δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη για κάθε αέριο θερμοκηπίου, στις απαιτήσεις για την παρακολούθηση **και** υποβολή εκθέσεων **περί των εκπομπών του αερίου αυτού.**

εκθέσεων που αναφέρονται στο παράρτημα IV και τις απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις προσδιορίζουν επίσης το δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη για κάθε αέριο θερμοκηπίου **και τις συνέπειες των εκπομπών από αερομεταφορές που δεν συνιστούν εκπομπές CO₂** στις απαιτήσεις για την παρακολούθηση, **την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εν λόγω αερίων και εκπομπών».**

(02003L0087)

Τροπολογία 51

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 6 α (νέο)

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 14 – παράγραφος 2 – εδάφιο 2 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(6α) Στο άρθρο 14 παράγραφος 2, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Έως τις [6 μήνες από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας], η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 23 για τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας με σκοπό τη θέσπιση συστήματος παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (σύστημα ΠΥΕ) για τις εκπομπές εκτός CO₂ από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία. Το σύστημα ΠΥΕ για τις εκπομπές εκτός CO₂ περιέχει δεδομένα τουλάχιστον για τα ακόλουθα:

- α) ροή καυσίμου·**
- β) μάζα αεροσκάφους·**
- γ) υγρασία περιβάλλοντος·**
- δ) γεωγραφικό πλάτος, γεωγραφικό μήκος και υψόμετρο του αεροσκάφους·**

- ε) μέση υγρασία και θερμοκρασία·
- στ) δείκτες εκπομπών για CO₂, H₂O, διοξείδιο του θείου (SO₂) και NO_x·
- ζ) ισοδύναμα CO₂ ανά πτήση.

Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026, με βάση τα αποτελέσματα της παρακολούθησης, της υποβολής εκθέσεων και της επαλήθευσης των εκπομπών που δεν συνιστούν εκπομπές CO₂, η Επιτροπή υποβάλλει, αφού διενεργήσει εκτίμηση επιπτώσεων και κατά περίπτωση, νομοθετική πρόταση για τον μετριασμό των εν λόγω εκπομπών μέσω της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ ώστε να καλύπτει τις εκπομπές των αεροπορικών μεταφορών που δεν συνιστούν εκπομπές CO₂.

Εν αναμονή της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής της παρούσας οδηγίας ώστε να καλύπτει τις εκπομπές που δεν συνιστούν εκπομπές CO₂ από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που αναφέρονται στο δεύτερο εδάφιο, από τις 31 Δεκεμβρίου 2027 ο συντελεστής εκπομπών CO₂ για τις εκπομπές από αεροπορικές δραστηριότητες πολλαπλασιάζεται επί 1,8, από τις 31 Δεκεμβρίου 2028 επί 1,9 και από τις 31 Δεκεμβρίου 2029 επί 2,0, προκειμένου να συνυπολογίζονται οι εκπομπές των αεροπορικών μεταφορών που δεν συνιστούν εκπομπές CO₂.

Από τις ... [30 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας], η Επιτροπή υποβάλλει σε ετήσια βάση, στο πλαίσιο της έκθεσης που αναφέρεται στο άρθρο 10 παράγραφος 5, έκθεση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τα αποτελέσματα του συστήματος ΠΥΕ που αναφέρεται στο τρίτο εδάφιο.»

(6α) στο άρθρο 14, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«3α. Όλα τα δεδομένα σχετικά με τις εκπομπές που αφορούν φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και τα οποία κοινοποιούνται στα κράτη μέλη και στην Επιτροπή, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων που κοινοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 7 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2019/1603 της Επιτροπής, υποβάλλονται και δημοσιεύονται από την Επιτροπή, ανά φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών και ανά ζεύγος αεροδρομίων, με φιλικό προς τον χρήστη τρόπο. Τα δεδομένα για κάθε έτος δημοσιεύονται χωρίς καθυστέρηση. Τα εν λόγω δεδομένα περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα ακόλουθα:

- α) δεδομένα σχετικά με τις εκπομπές καταναμημένα ανά φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών και ανά ζεύγος αεροδρομίων·**
- β) συντελεστές πληρότητας, τύπος αεροσκάφους, είδος και κατανάλωση καυσίμου ανά ζεύγος αεροδρομίων για κάθε φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών·**
- γ) την ποσότητα αντιστάθμισης, η οποία υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 7·**
- δ) την ποσότητα και το είδος των επιλέξιμων καυσίμων που χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση με μέρος ή το σύνολο της αντιστάθμισής τους·**
- ε) την ποσότητα και το είδος των πιστωτικών μονάδων άνθρακα που χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση με μέρος ή το σύνολο της αντιστάθμισής τους·**

στ) τη συνολική μάζα φορτίου και ταχυδρομείου (τόνοι) κατά την περίοδο αναφοράς ανά ζεύγος αεροδρομίων»

Τροπολογία 53

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 7

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 18 α – παράγραφος 3 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) από το 2024, τουλάχιστον ανά διαιτία, επικαιροποιεί τον κατάλογο ώστε να περιλαμβάνει τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που άσκησαν μεταγενέστερα αεροπορική δραστηριότητα του παραρτήματος I.»

Τροπολογία

β) από το 2024, **και στη συνέχεια** τουλάχιστον ανά διαιτία, επικαιροποιεί τον κατάλογο ώστε να περιλαμβάνει τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που άσκησαν μεταγενέστερα αεροπορική δραστηριότητα του παραρτήματος I.»

Τροπολογία 54

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 9

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 25 α – παράγραφος 2

Ισχύον κείμενο

2. Η Ένωση και τα κράτη μέλη της εξακολουθούν να επιδιώκουν συμφωνία για παγκόσμια μέτρα μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις αεροπορικές μεταφορές. Με την προοπτική οποιασδήποτε τέτοιας συμφωνίας, η Επιτροπή θα εξετάσει εάν χρειάζονται τροποποιήσεις της παρούσας οδηγίας, όπως εφαρμόζεται στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

Τροπολογία

(9) Στο άρθρο 25α, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

(02003L0087)

Τροπολογία 55

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 9

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 25 α – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστική πράξη στην οποία παρατίθενται οι χώρες εκτός των χωρών του ΕΟΧ, της Ελβετίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, οι οποίες θεωρείται ότι εφαρμόζουν το CORSIA για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, με τιμή βάσης του 2019 για την περίοδο 2021-2023 και τιμή βάσης των 2019-2020 για κάθε **επόμενο** έτος. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 22α παράγραφος 2.

Τροπολογία

3. Η Επιτροπή εκδίδει, **κατ' ελάχιστον μία φορά ετησίως**, εκτελεστική πράξη στην οποία παρατίθενται οι χώρες εκτός των χωρών του ΕΟΧ, της Ελβετίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, οι οποίες θεωρείται ότι εφαρμόζουν το CORSIA για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, με τιμή βάσης του 2019 για την περίοδο 2021-2023 και τιμή βάσης των 2019-2020 για κάθε έτος **από το 2024**. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 22α παράγραφος 2.

Τροπολογία 56

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 9

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 25 α – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(9) Στο άρθρο 25α παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«3α. Βάσει του καταλόγου που καταρτίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 3, η Επιτροπή δημοσιεύει κατάλογο των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών από χώρες οι οποίες δεν θεωρείται ότι εφαρμόζουν το σύστημα CORSIA για πτήσεις προς ή από άλλες τρίτες χώρες για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας».

Τροπολογία 57

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 9
Οδηγία 2003/87/EK
Άρθρο 25 α – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. Όσον αφορά τις εκπομπές από πτήσεις από και προς λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες και τα μικρά αναπτυσσόμενα νησιωτικά κράτη, όπως ορίζονται από τα Ηνωμένα Έθνη, εκτός από εκείνες που παρατίθενται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με την παράγραφο 3, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών δεν υποχρεούνται να ακυρώνουν μονάδες.

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία 58

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 9
Οδηγία 2003/87/EK
Άρθρο 25 α – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

7. Όταν η Επιτροπή διαπιστώνει σημαντική στρέβλωση του ανταγωνισμού η οποία είναι επιζήμια για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που κατέχουν πιστοποιητικό αερομεταφορέα το οποίο έχει εκδοθεί από κράτος μέλος ή που έχουν καταχωριστεί σε κράτος μέλος, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών, εξαρτήσεων και εδαφών του εν λόγω κράτους μέλους, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει **εκτελεστικές** πράξεις για την εξαίρεση των εν λόγω φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών από τις απαιτήσεις παράδοσης που ορίζονται στο άρθρο 12 παράγραφος 8 όσον αφορά τις εκπομπές από πτήσεις από και προς τις εν λόγω χώρες. Η στρέβλωση του ανταγωνισμού μπορεί να προκληθεί από τρίτη χώρα που εφαρμόζει το CORSIA με λιγότερο αυστηρό τρόπο στο εθνικό της δίκαιο ή

Τροπολογία

7. Όταν η Επιτροπή διαπιστώνει σημαντική στρέβλωση του ανταγωνισμού η οποία είναι επιζήμια για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που κατέχουν πιστοποιητικό αερομεταφορέα το οποίο έχει εκδοθεί από κράτος μέλος ή που έχουν καταχωριστεί σε κράτος μέλος, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών, εξαρτήσεων και εδαφών του εν λόγω κράτους μέλους, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει **κατ' εξουσιοδότηση** πράξεις **σύμφωνα με το άρθρο 23 για τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας με σκοπό** την εξαίρεση των εν λόγω φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών από τις απαιτήσεις παράδοσης που ορίζονται στο άρθρο 12 παράγραφος 8 όσον αφορά τις εκπομπές από πτήσεις από και προς τις εν λόγω χώρες. Η στρέβλωση του ανταγωνισμού μπορεί να προκληθεί από τρίτη χώρα που

που δεν εφαρμόζει τις διατάξεις του CORSIA κατά τρόπο ισότιμο για όλους τους αερομεταφορείς. **Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 22α παράγραφος 2.**

εφαρμόζει το CORSIA με λιγότερο αυστηρό τρόπο στο εθνικό της δίκαιο ή που δεν εφαρμόζει τις διατάξεις του CORSIA κατά τρόπο ισότιμο για όλους τους αερομεταφορείς. **Η Επιτροπή δημοσιεύει επίσης πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο πληρούνται τα κριτήρια που αναφέρονται στην παράγραφο 7α.**

Τροπολογία 59

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 9
Οδηγία 2003/87/EK
Άρθρο 25 α – παράγραφος 7 α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(9) Στο άρθρο 25α παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«7α. Η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 23 για τον καθορισμό της μεθοδολογίας και των κριτηρίων που χρησιμοποιούνται για να διαπιστωθεί κατά πόσον υπάρχει σημαντική στρέβλωση του ανταγωνισμού σύμφωνα με την παράγραφο 7 του παρόντος άρθρου. Η Επιτροπή δημοσιεύει πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή της κατ' εξουσιοδότηση πράξης με διαφανή τρόπο.»

Τροπολογία 60

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 9
Οδηγία 2003/87/EK
Άρθρο 25 α – παράγραφος 8 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(9) Στο άρθρο 25α, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«8α. Έως την 1η Ιανουαρίου 2027, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, σχετικά με τη συμβολή των αερομεταφορών στους στόχους του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1119 και της συμφωνίας του Παρισιού, την εφαρμογή του CORSIA και τον αντίκτυπό του στην εσωτερική αγορά αερομεταφορών της Ένωσης, την ανταγωνιστικότητά του και τη δίκαιη μετάβαση, ιδίως σχετικά τις κοινωνικές επιπτώσεις της παρούσας οδηγίας, την επανειδίκευση και την αναβάθμιση δεξιοτήτων, καθώς και τον αντίκτυπο στη συχνότητα και το κόστος των αεροπορικών ταξιδιών για τους επιβάτες, ιδίως για όσους έχουν χαμηλότερα εισοδήματα. Η έκθεση περιέχει συστάσεις που εφαρμόζονται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση.»

Τροπολογία 61

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 9 α (νέο)
Οδηγία 2003/87/ΕΚ
Άρθρο 28 β

Ισχύον κείμενο

Άρθρο 28β

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

1. Πριν την 1η Ιανουαρίου **2019** και **στη συνέχεια σε τακτική βάση**, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την πρόοδο των διαπραγματεύσεων στον ΔΟΠΑ για την εφαρμογή του παγκόσμιου

Τροπολογία

(9α) το άρθρο 28β αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 28 β

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

1. Πριν **από** την 1η Ιανουαρίου **2027** και, **εν συνεχεία, κάθε δύο έτη**, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την πρόοδο των διαπραγματεύσεων στον ΔΟΠΑ για την εφαρμογή του παγκόσμιου

αγορακεντρικού μέτρου που θα εφαρμοστεί στις εκπομπές από το 2021, ιδίως όσον αφορά:

- i) τα σχετικά νομικά μέσα του ΔΟΠΑ, συμπεριλαμβανομένων προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών,
- ii) τις συστάσεις που εγκρίνει το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ σχετικά με το παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο,
- iii) τη δημιουργία παγκόσμιου μητρώου,
- iv) τα εθνικά μέτρα που θα έχουν λάβει τρίτες χώρες για την εφαρμογή του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου που θα εφαρμοστεί στις εκπομπές από το 2021,
- v) **τις επιπτώσεις των επιφυλάξεων** τρίτων χωρών, **και**
- vi) άλλες σχετικές διεθνείς εξελίξεις και ισχύοντα νομικά μέσα. Η Επιτροπή, σύμφωνα με την παγκόσμια αποτίμηση της **UNFCCC**, υποβάλλει επίσης έκθεση σχετικά με τις προσπάθειες να επιτευχθεί ο φιλόδοξος μακροπρόθεσμος στόχος για τη μείωση των εκπομπών **CO2** του κλάδου των αεροπορικών μεταφορών **κατά το ήμισυ, σε σχέση με τα επίπεδα του 2005**, έως το 2050.

2. **Εντός 12 μηνών από την έκδοση των σχετικών νομικών μέσων από τον ΔΟΠΑ, και προτού καταστεί επιχειρησιακό το παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο**, η Επιτροπή παρουσιάζει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στην οποία **εξετάζονται τρόποι για την ενσωμάτωση αυτών των νομικών μέσων στην ενωσιακή νομοθεσία μέσω αναθεώρησης της παρούσας οδηγίας. Στην έκθεση αυτή η Επιτροπή επίσης εξετάζει τους κανόνες που ισχύουν στις πτήσεις εντός του ΕΟΧ, ανάλογα με την περίπτωση. Η έκθεση εξετάζει επίσης τη φιλοδοξία και τη**

αγορακεντρικού μέτρου που θα εφαρμοστεί στις εκπομπές από το 2021, ιδίως όσον αφορά:

- i) τα σχετικά νομικά μέσα του ΔΟΠΑ, συμπεριλαμβανομένων προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών,,
- ii) τις συστάσεις που εγκρίνει το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ σχετικά με το παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο, **συμπεριλαμβανομένων τυχόν πιθανών αλλαγών στις γραμμές βάσης,**
- iii) τη δημιουργία παγκόσμιου μητρώου,
- iv) τα εθνικά μέτρα που θα έχουν λάβει τρίτες χώρες για την εφαρμογή του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου που θα εφαρμοστεί στις εκπομπές από το 2021,
- v) **το επίπεδο συμμετοχής** τρίτων χωρών, **συμπεριλαμβανομένων των συνεπειών των επιφυλάξεών τους όσον αφορά τη συμμετοχή αυτή· και**
- vi) άλλες σχετικές διεθνείς εξελίξεις και ισχύοντα νομικά μέσα. Η Επιτροπή, σύμφωνα με την παγκόσμια αποτίμηση της **συμφωνίας του Παρισιού**, υποβάλλει επίσης έκθεση σχετικά με τις προσπάθειες να επιτευχθεί ο φιλόδοξος μακροπρόθεσμος στόχος για τη μείωση των εκπομπών του κλάδου των αεροπορικών μεταφορών **ώστε να επιτευχθεί ουδέτερο ισοζύγιο** έως το 2050.

2. **Έως το 2027**, η Επιτροπή παρουσιάζει **την εν λόγω** έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στην οποία **αξιολογεί** την περιβαλλοντική ακεραιότητα του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου **του ΔΟΠΑ**, συμπεριλαμβανομένης της γενικής φιλοδοξίας του σε σχέση με τους στόχους της συμφωνίας των Παρισίων, το επίπεδο συμμετοχής, την εκτελεστότητά του, τη διαφάνεια, τις κυρώσεις για μη συμμόρφωση, τις διαδικασίες για συμμετοχή του κοινού, την ποιότητα των πιστωτικών μορίων αντιστάθμισης, την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων

συνολική περιβαλλοντική ακεραιότητα του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου, συμπεριλαμβανομένης της γενικής φιλοδοξίας του σε σχέση με τους στόχους της συμφωνίας των Παρισίων, το επίπεδο συμμετοχής, την εκτελεστότητά του, τη διαφάνεια, τις κυρώσεις για μη συμμόρφωση, τις διαδικασίες για συμμετοχή του κοινού, την ποιότητα των πιστωτικών μορίων αντιστάθμισης, την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την εξακρίβωση των εκπομπών, τα μητρώα, τη λογοδοσία, καθώς και τους κανόνες σχετικά με τη χρήση βιοκαυσίμων. ***Επιπλέον, η έκθεση εξετάζει αν οι διατάξεις που εγκρίνονται δυνάμει του άρθρου 28γ παράγραφος 2 πρέπει να αναθεωρηθούν.***

3. Η Επιτροπή συνοδεύει την έκθεση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου ανάλογα με την περίπτωση, με 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 Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας με ορίζοντα το 2030 με στόχο να εξασφαλιστεί η περιβαλλοντική ακεραιότητα και η αποτελεσματικότητα της δράσης της Ένωσης για το κλίμα.

και την εξακρίβωση των εκπομπών, τα μητρώα, τη λογοδοσία, καθώς και τους κανόνες σχετικά με τη χρήση βιοκαυσίμων.

3. Η Επιτροπή συνοδεύει την έκθεση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου ανάλογα με την περίπτωση, με προτάσεις προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την τροποποίηση, τη διαγραφή, την παράταση ή αντικατάσταση των παρεκκλίσεων που προβλέπονται στο άρθρο 28α, όπως υπαγορεύει η δέσμευση της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας με ορίζοντα το 2030 ***και η επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας το αργότερο έως το 2050*** με στόχο να εξασφαλιστεί η περιβαλλοντική ακεραιότητα και η αποτελεσματικότητα της δράσης της Ένωσης για το κλίμα.

3α. Με σκοπό τη βελτίωση του συστήματος CORSIA, η Ένωση και τα κράτη μέλη της προάγουν ενεργά στον ΔΟΠΑ και μέσω διμερών και πολυμερών διπλωματικών σχέσεων βελτιώσεις όσον αφορά την περιβαλλοντική ακεραιότητα του CORSIA, συμπεριλαμβανομένων κριτηρίων βιωσιμότητας για αντισταθμίσεις, καθώς και την επιβολή του, και ενθαρρύνουν την ευρύτερη διεθνή συμμετοχή στο σύστημα. Η Ένωση και τα κράτη μέλη της προάγουν επίσης στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ πρόσθετα

μέτρα για το κλίμα και το περιβάλλον, μεγαλύτερη διαφάνεια και τη θέσπιση ενός φιλόδοξου μακροπρόθεσμου στόχου μείωσης των εκπομπών που ευθυγραμμίζεται με τη Συμφωνία του Παρισιού.»·

(02003L0087)

Τροπολογία 62

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 9 β (νέο)

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 30 – παράγραφος 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(9β) Στο άρθρο 30, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«4α. Έως την 1η Ιανουαρίου 2026, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο στην οποία αξιολογούνται οι περιβαλλοντικές και κλιματικές επιπτώσεις και η τεχνική και οικονομική βιωσιμότητα της καθιέρωσης ειδικών απαιτήσεων για τον τομέα πτήσεων που περιλαμβάνει περιφερειακές και ιδιαίτερα μικρών αποστάσεων πτήσεις με σκοπό τη μείωση των εν λόγω επιπτώσεων, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού υψηλότερων ελάχιστων μεριδίων βιώσιμων καυσίμων αεροσκαφών τα οποία πρόκειται να αναφερθούν στον κανονισμό xxxx/xxxx [κανονισμός ReFuelEU], καθώς και των δυνατοτήτων εναλλακτικής δρομολόγησης για τους εν λόγω τύπους πτήσεων, λαμβανομένων υπόψη των εναλλακτικών τρόπων δημόσιας συγκοινωνίας που είναι διαθέσιμοι για την κάλυψη των εν λόγω υπηρεσιών σε συγκρίσιμη χρονική περίοδο.»*

** [να προστεθεί παραπομπή στον*

κανονισμό FuelEU Maritime].

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Η παρούσα νέα νομοθετική πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής εντάσσεται στη δέσμη προσαρμογής στον στόχο του 55 % και αναμένεται να έχει άμεσο αντίκτυπο στη μείωση των εκπομπών. Η κλιματική αλλαγή αποτελεί παγκόσμια πρόκληση και πλήττει ήδη τη ζωή των ανθρώπων σε όλες τις ηπείρους. Είναι σαφές ότι απαιτείται παγκόσμια δράση και παγκόσμια συνεργασία για τον μετριασμό των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής. Η εισηγήτρια υποστηρίζει απόλυτα τον αγώνα της Ένωσης για τη καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής και τη δέσμευσή της για μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου σε όλο το φάσμα της οικονομίας τουλάχιστον κατά 55 % κάτω από τα επίπεδα του 1990 έως το 2030 και για επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050.

Οι αεροπορικές μεταφορές συγκαταλέγονται στις ταχύτερα αναπτυσσόμενες πηγές εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Οι αεροπορικές μεταφορές ευθύνονται για το 2-3 % των παγκόσμιων εκπομπών CO₂ και οι μακροπρόθεσμες προβλέψεις της αεροπορικής δραστηριότητας κάνουν λόγο για σημαντικές αυξήσεις της κυκλοφορίας. Πριν από την κρίση COVID-19, ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) προέβλεπε ότι έως το 2050 οι εκπομπές των διεθνών αεροπορικών μεταφορών θα μπορούσαν να τριπλασιαστούν σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2015. Σε επίπεδο ΕΕ, οι αεροπορικές μεταφορές ευθύνονταν για το 3,7 % των συνολικών εκπομπών CO₂. Έως το 2019, οι εκπομπές από τις αεροπορικές μεταφορές αυξάνονταν με σταθερό ρυθμό μέχρι την έναρξη της κρίσης COVID-19. Η εισηγήτρια πιστεύει ότι απαιτούνται συγκεκριμένα και κατάλληλα μέτρα για τη μείωση των εκπομπών από τις αεροπορικές μεταφορές, προκειμένου αυτές να συνάδουν με τη νομοθεσία της Ένωσης για το κλίμα και τις δεσμεύσεις της στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού.

Για την εισηγήτρια τα ακόλουθα στοιχεία αξίζουν προσοχή:

Πεδίο εφαρμογής ΣΕΛΕ της ΕΕ/CORSIA

Το σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (CORSIA) είναι ένα παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο με στόχο τον περιορισμό των εκπομπών από τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, το οποίο συμφωνήθηκε από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) το 2016. Το CORSIA έχει σχεδιαστεί για να λειτουργεί έως το 2035, αρχής γενομένης με την πιλοτική

φάση από το 2021 έως το 2023, την οποία θα ακολουθήσει η πρώτη φάση από το 2024 έως το 2026, ενώ και οι δύο φάσεις είναι προαιρετικές. Από το 2027 και μετά θα διενεργηθεί η υποχρεωτική φάση. Όλες οι χώρες της ΕΕ αποφάσισαν να συμμετάσχουν στην προαιρετική φάση του CORSIA από την έναρξή του την 1η Ιανουαρίου 2021.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι παγκόσμιος πρωτοπόρος στον αγώνα κατά της κλιματικής αλλαγής. Η εισηγήτρια επισημαίνει ότι οι δεσμεύσεις για το κλίμα και οι περιβαλλοντικές φιλοδοξίες της συμφωνίας του Παρισιού δεν μπορούν να επιτευχθούν με μεμονωμένη δράση της Ευρώπης. Είναι απαραίτητες η ανάληψη συγκεκριμένης δράσης και η συνεργασία σε παγκόσμιο επίπεδο και, ως εκ τούτου, η ΕΕ θα συνεχίσει να δίνει το παράδειγμα για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, σύμφωνα με την ενωσιακή νομοθεσία για το κλίμα.

Το πεδίο εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ για τον τομέα των αερομεταφορών επρόκειτο αρχικά να καλύπτει όλες τις πτήσεις, εκτός και εντός του ΕΟΧ. Η ΕΕ αποφάσισε να περιορίσει το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ στις πτήσεις εντός του ΕΟΧ. Πρόκειται για μέτρο αναστολής σε μια προσπάθεια να στηρίξει τη δημιουργία ενός διεθνούς συστήματος και να επιτρέψει στον ΔΟΠΑ να παρουσιάσει ένα παγκόσμιο σύστημα για τη μείωση των εκπομπών. Το μέτρο αναστολής πρόκειται να λήξει στις 31 Δεκεμβρίου 2023.

Η πρόταση της Επιτροπής όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής του ΣΕΔΕ της ΕΕ και του CORSIA είναι να διατηρηθεί η υφιστάμενη κάλυψη του ΣΕΔΕ της ΕΕ (πτήσεις εντός του ΕΟΧ, συμπεριλαμβανομένων των πτήσεων που αναχωρούν προς την Ελβετία και το Ηνωμένο Βασίλειο) και να εφαρμοστεί η αντισταθμιστική προσέγγιση του CORSIA για πτήσεις που δεν καλύπτονται επί του παρόντος από το ΣΕΔΕ της ΕΕ (πτήσεις προς/από τρίτες χώρες που συμμετέχουν στο σύστημα).

Η εισηγήτρια αποφάσισε να διατηρήσει το πεδίο εφαρμογής όπως προτείνεται από την Επιτροπή. Η εισηγήτρια τονίζει την ανάγκη για ένα ισχυρότερο CORSIA κατάλληλο για τον επιδιωκόμενο σκοπό, το οποίο πρέπει να αποτελέσει μέρος της λύσης και να συμβάλει στην εκπλήρωση των δεσμεύσεων της Ένωσης στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να επιτευχθεί ο μεγαλύτερος δυνατός αριθμός συμμετεχουσών χωρών και να διασφαλιστεί η εφαρμογή του CORSIA στις χώρες αυτές το αργότερο έως το 2027, ώστε να αυξηθεί η διαφάνεια και η συνολικά καλή συνεργασία με τρίτες χώρες στο πλαίσιο αυτό. Έχοντας κατά νου την πτυχή της διαφάνειας στην πρόταση, η εισηγήτρια

επισημαίνει ότι τα κράτη μέλη και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα πρέπει να δημοσιεύουν τα δεδομένα εκπομπών τους ανά αεροπορική εταιρεία με φιλικό προς τον χρήστη τρόπο.

Σταδιακή κατάργηση των δωρεάν δικαιωμάτων

Η πρόταση της Επιτροπής προβλέπει σταδιακή κατάργηση σε διάστημα 3 ετών, με μετάβαση στον πλήρη πλειστηριασμό το 2027. Η εισηγήτρια προτείνει να επιταχυνθεί η σταδιακή κατάργηση των δωρεάν δικαιωμάτων κατά ένα έτος και να έχει πραγματοποιηθεί η μετάβαση στον πλήρη πλειστηριασμό έως το 2026. Με την επιτάχυνση της σταδιακής κατάργησης της δωρεάν κατανομής για τον τομέα των αερομεταφορών κατά ένα έτος, ώστε να πραγματοποιηθεί το 2026 αντί για το 2027, θα προκύψουν πρόσθετα δικαιώματα σε σύγκριση με την πρόταση της Επιτροπής, τα οποία θα τεθούν σε πλειστηριασμό κατά την περίοδο έως το 2030. Η εισηγήτρια προτείνει να καταστούν διαθέσιμα αυτά τα πρόσθετα δικαιώματα, έτσι ώστε να αποφευχθεί ο διατομεακός διορθωτικός συντελεστής.

Ταμείο Καινοτομίας

Η εισηγήτρια πιστεύει ότι ο κλάδος των αερομεταφορών διαθέτει περιορισμένο μόνο αριθμό επιλογών για τη μείωση των εκπομπών του και, ως εκ τούτου, υπογραμμίζει τη σημασία της καινοτομίας στον τομέα. Προτείνει να διατεθεί σημαντικό μέρος του Ταμείου Καινοτομίας σε έργα για τη στήριξη της καινοτομίας και των νέων τεχνολογιών στον τομέα των αερομεταφορών, με έμφαση στα βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα. Η εισηγήτρια πιστεύει ότι είναι σημαντικό να εξεταστούν μέσα για την προώθηση της καινοτομίας και της κατασκευής εντός της ΕΕ, ώστε να δημιουργηθεί ένα επιχειρηματικό οικοσύστημα που θα προσελκύει επενδύσεις και θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας. Τούτο συνιστά ευκαιρία για την ΕΕ προκειμένου να θέσει τα θεμέλια για ρηζικέλευθες καινοτομίες στον κλάδο των παγκόσμιων αερομεταφορών.

Αντίκτυπος στους καταναλωτές και τη βιομηχανία

Η εισηγήτρια υπογραμμίζει την ανάγκη να συγκρατηθούν οι πιθανές νέες επιβαρύνσεις για τους καταναλωτές και τον κλάδο σε ένα ελάχιστο και αναλογικό επίπεδο. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού όσον αφορά τις υποχρεώσεις των αεροπορικών εταιρειών στα ίδια δρομολόγια.

29.4.2022

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

προς την Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ όσον αφορά τη συμβολή των αεροπορικών μεταφορών στον στόχο της Ένωσης για μείωση των εκπομπών στο σύνολο της οικονομίας και για την κατάλληλη εφαρμογή ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου (COM(2021)0552 – C9-0319/2021 – 2021/0207(COD))

Συντάκτης γνωμοδότησης: Jan-Christoph Oetjen

ΣΥΝΤΟΜΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

Η πρόταση της Επιτροπής αποσκοπεί στην αναθεώρηση του ΣΕΔΕ της ΕΕ όσον αφορά τις εκπομπές των αεροπορικών μεταφορών, προκειμένου να διασφαλιστεί η συμβολή του τομέα στους στόχους μείωσης των εκπομπών για το 2030 και η συνοχή του ευρωπαϊκού συστήματος αντιστάθμισης με το σύστημα CORSIA, το οποίο αναπτύχθηκε στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ. Η μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος του τομέα των αεροπορικών μεταφορών πρέπει να επιτευχθεί με τη σταδιακή κατάργηση των δωρεάν δικαιωμάτων και τη στροφή προς τον πλειστηριασμό τους σε συνδυασμό με την τεχνολογική πρόοδο που αναμένεται στο εγγύς μέλλον, τη βελτιστοποίηση των υπηρεσιών αεροναυτιλίας μέσω του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και με άλλα νομοθετικά μέτρα, όπως η υποχρεωτική αύξηση των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, που περιλαμβάνονται στην ευρύτερη δέσμη νομοθετικών μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55 % («Fit for 55»).

Η θέση του εισηγητή:

Ο εισηγητής υποστηρίζει την πρωτοβουλία: ειδικότερα, οι αεροπορικές μεταφορές αποτελούν μέρος του ΣΕΔΕ της ΕΕ από το 2012 και έχουν συμβάλει σημαντικά στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στο πλαίσιο του συστήματος με την αγορά αντισταθμιστικών πιστωτικών μορίων από άλλους τομείς. Επιπλέον, η στροφή προς πιο βιώσιμες και πιο αποδοτικές πτήσεις αποτελεί ευκαιρία για τον κλάδο, η οποία απλώς δεν μπορεί να χαθεί αν θέλουμε να παραμείνει ανταγωνιστικός μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα. Ομοίως, ο εισηγητής χαιρετίζει και υποστηρίζει τις διεθνείς προσπάθειες για την αντιστάθμιση των εκπομπών από τις αεροπορικές μεταφορές στο πλαίσιο του CORSIA.

Ωστόσο, μολονότι αναγνωρίζεται η φιλοδοξία στην οποία βασίζεται η πρόταση της Επιτροπής, είναι επίσης αναγκαίο να αναγνωριστούν πολλές προκλήσεις για τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών της ΕΕ που απορρέουν από τη συνεχιζόμενη κρίση λόγω της πανδημίας COVID-19, καθώς και οι άνισοι όροι ανταγωνισμού όσον αφορά τη συμμετοχή τρίτων χωρών στο CORSIA.

Μεταξύ ορισμένων λύσεων για την αντιστάθμιση των προκλήσεων αυτών και για την πλήρη αξιοποίηση των οφελών της παρούσας πρότασης προς το συμφέρον τόσο του κλάδου όσο και των πελατών, ο εισηγητής προτείνει να καθιερωθεί δωρεάν κατανομή δικαιωμάτων στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, ώστε να δοθούν κίνητρα για τον ανεφοδιασμό με βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα (SAF), συμπεριλαμβανομένων των συνθετικών αεροπορικών καυσίμων, σύμφωνα με τους στόχους της πρότασης κανονισμού σχετικά με τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές (2021/0205(COD)). Ο εισηγητής δεν επιθυμεί τα εν λόγω πιστωτικά μόρια ΣΕΔΕ να έχουν αντίκτυπο στο ανώτατο όριο του ΣΕΔΕ και, ως εκ τούτου, προτείνει να προέρχονται από το σύνολο των διαθέσιμων δικαιωμάτων, καθώς και να δεσμευθούν συνολικά 20 εκατομμύρια για τον σκοπό αυτόν έως το 2030, με επανεξέταση το 2027 και δυνατότητα επέκτασης πέραν του 2030. Αυτό θα μειώσει τον αντίκτυπο στο κόστος της εντολής της πρωτοβουλίας ReFuelEU, όσον αφορά τόσο τα SAF όσο και τους επιμέρους στόχους της, θα παράσχει κίνητρα στους χρήστες καυσίμων να ανεφοδιάζονται περισσότερο με SAF, θα στηρίξει την ευρωπαϊκή παραγωγή βιώσιμων καυσίμων και θα μετριάσει τον αντίκτυπο στο κόστος και τη στρέβλωση άνθρακα σε περίπτωση που ο υπόλοιπος κόσμος δεν ακολουθήσει την προσέγγιση της ΕΕ όσον αφορά την τιμολόγηση των ανθρακούχων εκπομπών και τα SAF.

Επιπλέον, δεδομένου ότι ο περαιτέρω οικολογικός προσανατολισμός των αεροπορικών μεταφορών δεν είναι δυνατός προτού επιτευχθεί σημαντική πρόοδος στην ανάπτυξη τεχνολογίας και την υιοθέτησή της από την αγορά, ο εισηγητής θα ήθελε να διατεθούν τα έσοδα από τα δικαιώματα του ΣΕΔΕ της ΕΕ που αγοράζονται από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών για επενδύσεις E&A αποκλειστικά στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.

Ίσως η σημαντικότερη πρόκληση του ισχύοντος συστήματος είναι η εξασφάλιση ίσης μεταχείρισης για όλους τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, ανεξάρτητα από την προέλευσή τους. Λαμβάνοντας υπόψη ότι δεν είναι πάντα δυνατή η εξασφάλιση της πλήρους συμμόρφωσης αερομεταφορέα τρίτης χώρας με το CORSIA και ότι είναι συχνά πολύ χρονοβόρες οι διαδικασίες για την επίτευξη της συμμόρφωσης, η Επιτροπή θα πρέπει να διαθέτει τα απαραίτητα εργαλεία για την επιβολή του ΣΕΔΕ της ΕΕ στους εν λόγω φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, ως άμεσο προσωρινό μέτρο, ενεργώντας όποτε υπάρχει στρέβλωση του ανταγωνισμού ή απειλή ζημίας σε ευρωπαϊκό φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών ως αποτέλεσμα αυτής της μη συμμόρφωσης. Αυτό θα πρέπει να γίνεται αντί για τις εξαιρέσεις από το CORSIA που έχουν χορηγηθεί στις ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες προβλέπονται ήδη στην πρόταση της Επιτροπής, ή σε συνδυασμό με αυτές.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι, για να αποφευχθούν οι μεγάλες διακυμάνσεις της τιμής του άνθρακα, όπως διαπιστώνεται δυστυχώς τους τελευταίους μήνες, ο εισηγητής θεωρεί ότι είναι καιρός να εξεταστεί το ενδεχόμενο αναθεώρησης των ισχυόντων κανόνων για την προστασία της αγοράς από κάθε μελλοντική κερδοσκοπία.

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 οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1α) Τον Απρίλιο του 2013, η Ένωση, υπό διεθνείς πιέσεις, διέκοψε την επιβολή ορισμένων διατάξεων της οδηγίας 2008/101/ΕΚ, θεσπίζοντας παρέκκλιση – το αποκαλούμενο «πάγωμα του χρόνου»– βάσει της οποίας όλες οι πτήσεις εκτός ΕΕ εξαιρούνται από το ΣΕΔΕ της ΕΕ. Η παρέκκλιση, η οποία εισήχθη με τον κανονισμό (ΕΕ) 2017/2392, τέθηκε σε εφαρμογή προκειμένου να καθιερώσει ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) μια παγκόσμια συμφωνία όσον αφορά τη ρύθμιση των εκπομπών των διεθνών αεροπορικών μεταφορών, έχει δε παραταθεί δύο φορές, αρχικά έως το 2017 και ακολούθως έως το 2023.

Τροπολογία 2

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(2) Η συμφωνία του Παρισιού, που εγκρίθηκε στα τέλη Δεκεμβρίου 2015 δυνάμει της σύμβασης-πλαisiού των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC) (στο εξής: συμφωνία του Παρισιού), τέθηκε σε ισχύ τον Νοέμβριο του 2016¹². Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του Παρισιού

(2) Η συμφωνία του Παρισιού, που εγκρίθηκε στα τέλη Δεκεμβρίου 2015 δυνάμει της σύμβασης-πλαisiού των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC) (στο εξής: συμφωνία του Παρισιού), τέθηκε σε ισχύ τον Νοέμβριο του 2016¹². Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του Παρισιού

συμφώνησαν να τηρήσουν την αύξηση της παγκόσμιας μέσης θερμοκρασίας αρκετά χαμηλότερα από τους 2 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα, και να συνεχίσουν τις προσπάθειες για τον περιορισμό της αύξησης της θερμοκρασίας σε 1,5 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα. Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της συμφωνίας του Παρισιού, όλοι οι τομείς της οικονομίας, μεταξύ των οποίων είναι και οι διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, πρέπει να συμβάλουν στην επίτευξη μείωσης των εκπομπών.

συμφώνησαν να τηρήσουν την αύξηση της παγκόσμιας μέσης θερμοκρασίας αρκετά χαμηλότερα από τους 2 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα, και να συνεχίσουν τις προσπάθειες για τον περιορισμό της αύξησης της θερμοκρασίας σε 1,5 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα. **Δεδομένου ότι, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις εμπειρογνομόνων που ανακοινώθηκαν κατά τη διάρκεια της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών, του 2021, για την κλιματική αλλαγή (COP26), η οποία διεξήχθη στη Γλασκώβη από τις 31 Οκτωβρίου έως τις 13 Νοεμβρίου 2021, ο κόσμος οδεύει προς την αύξηση της μέσης θερμοκρασίας κατά 1,8°C έως 2,4°C, τα δε συμβαλλόμενα μέρη συμφώνησαν, στα συμπεράσματά τους της COP26, να επανεξετάσουν τις δεσμεύσεις τους, κατά περίπτωση, έως τα τέλη του 2022, ώστε να επανέλθουν στην πορεία για τη συγκράτηση της αύξησης της θερμοκρασίας σε 1,5°C, διατηρώντας το ανώτερο επίπεδο φιλοδοξίας στο πλαίσιο της συμφωνίας του Παρισιού.**

Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της συμφωνίας του Παρισιού, όλοι οι τομείς της οικονομίας, μεταξύ των οποίων είναι και οι διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, πρέπει να συμβάλουν στην επίτευξη μείωσης των εκπομπών. **Κατά τη διάρκεια της COP26, συστάθηκε ο συνασπισμός φιλοδοξίας για το κλίμα στον τομέα των διεθνών αεροπορικών μεταφορών, στο πλαίσιο του οποίου 23 χώρες εξέδωσαν δήλωση δεσμευόμενες να αναλάβουν φιλόδοξη δράση όσον αφορά τις εκπομπές των διεθνών αεροπορικών μεταφορών, μεταξύ άλλων με έναν νέο παγκόσμιο στόχο και την προώθηση καθαρότερων καυσίμων και τεχνολογιών.**

¹² Συμφωνία του Παρισιού (EE L 282 της 19.10.2016, σ. 4).

¹² Συμφωνία του Παρισιού (EE L 282 της 19.10.2016, σ. 4).

Τροπολογία 3

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(3) Το Συμβούλιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) ενέκρινε την πρώτη έκδοση των διεθνών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών για την προστασία του περιβάλλοντος – σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές («σύστημα CORSIA») (παράρτημα 16, τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου) κατά τη δέκατη συνεδρίαση της 214ης συνόδου του στις 27 Ιουνίου 2018. Η Ένωση και τα κράτη μέλη της εξακολουθούν να **υποστηρίζουν** το **CORSIA** και δεσμεύονται να το εφαρμόσουν από την έναρξη της πιλοτικής φάσης 2021-2023¹³.

¹³ Απόφαση (ΕΕ) 2020/954 του Συμβουλίου της 25ης Ιουνίου 2020 για τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας όσον αφορά την κοινοποίηση της εθελοντικής συμμετοχής στο σύστημα

Τροπολογία

(3) Το Συμβούλιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) ενέκρινε την πρώτη έκδοση των διεθνών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών για την προστασία του περιβάλλοντος – σύστημα αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές («σύστημα CORSIA») (παράρτημα 16, τόμος IV της σύμβασης του Σικάγου) κατά τη δέκατη συνεδρίαση της 214ης συνόδου του στις 27 Ιουνίου 2018. Η Ένωση και τα κράτη μέλη της **υποστήριξαν σταθερά την ανάπτυξη του CORSIA στο πλαίσιο του ΔΟΠΑ, και** εξακολουθούν να το **υποστηρίζουν**, και δεσμεύονται να το εφαρμόσουν από την έναρξη της πιλοτικής φάσης 2021-2023¹³. **Διάφορα στοιχεία του σχεδιασμού του CORSIA είναι εμπνευσμένα από το ΣΕΔΕ της ΕΕ. Η Ένωση και τα κράτη μέλη της θα πρέπει να συνεχίσουν να συμμετέχουν ενεργά στη διπλωματία για το κλίμα, με σκοπό να αυξηθεί η κάλυψη του CORSIA και να βελτιωθεί η περιβαλλοντική του ακεραιότητα, ώστε να διασφαλιστεί η ουσιαστική μείωση των εκπομπών από τις αεροπορικές μεταφορές, καθώς και η αλληλεπίδραση με τα αγορακεντρικά μέσα της Ένωσης που διασφαλίζουν τη συνεισφορά των αεροπορικών μεταφορών στη μείωση των εκπομπών στο σύνολο της οικονομίας.**

¹³ Απόφαση (ΕΕ) 2020/954 του Συμβουλίου της 25ης Ιουνίου 2020 για τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας όσον αφορά την κοινοποίηση της εθελοντικής συμμετοχής στο σύστημα

αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύστημα CORSIA) από την 1η Ιανουαρίου 2021 και της επιλογής που προκρίθηκε για τον υπολογισμό των απαιτήσεων αντιστάθμισης των φορέων εκμετάλλευσης αεροπλάνων κατά την περίοδο 2021-2023 (EE L 212 της 3.7.2020, σ. 14).

αντιστάθμισης και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (σύστημα CORSIA) από την 1η Ιανουαρίου 2021 και της επιλογής που προκρίθηκε για τον υπολογισμό των απαιτήσεων αντιστάθμισης των φορέων εκμετάλλευσης αεροπλάνων κατά την περίοδο 2021-2023 (EE L 212 της 3.7.2020, σ. 14).

Τροπολογία 4

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(7) Η Ένωση κατοχυρώνει νομοθετικά τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας στο σύνολο της οικονομίας έως το 2050 στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁷. Ο εν λόγω κανονισμός θεσπίζει επίσης δεσμευτική ενωσιακή υποχρέωση για μείωση, έως το 2030, των εγχώριων καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (εκπομπές μετά την αφαίρεση των απορροφήσεων) κατά τουλάχιστον 55 % σε σχέση με τα επίπεδα του 1990.

¹⁷ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας («ευρωπαϊκό νομοθέτημα») (ΕΕ L 243 της 9.7.2021, σ. 1).

Τροπολογία 5

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 9

Τροπολογία

(7) Η Ένωση κατοχυρώνει νομοθετικά τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας στο σύνολο της οικονομίας έως το 2050 **το αργότερο** στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Ο εν λόγω κανονισμός θεσπίζει επίσης δεσμευτική ενωσιακή υποχρέωση για μείωση, έως το 2030, των εγχώριων καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (εκπομπές μετά την αφαίρεση των απορροφήσεων) κατά τουλάχιστον 55 % σε σχέση με τα επίπεδα του 1990.

(9) Ο κλάδος των αεροπορικών μεταφορών θα πρέπει να συμβάλει στις προσπάθειες μείωσης των εκπομπών που **είναι απαραίτητες** για την επίτευξη του στόχου της Ένωσης για το κλίμα με ορίζοντα το 2030. Ως εκ τούτου, η συνολική ποσότητα δικαιωμάτων για τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών θα πρέπει να ενοποιηθεί και να υπόκειται στον συντελεστή γραμμικής μείωσης.

(9) Ο κλάδος των αεροπορικών μεταφορών θα πρέπει να συμβάλει στις προσπάθειες μείωσης των εκπομπών που **απαιτούνται** για την επίτευξη του στόχου της Ένωσης για το κλίμα με ορίζοντα το 2030. Ως εκ τούτου, η συνολική ποσότητα δικαιωμάτων για τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών θα πρέπει να ενοποιηθεί και να υπόκειται στον συντελεστή γραμμικής μείωσης.

Τροπολογία 6

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 10

(10) Για την επίτευξη του αυξημένου επιπέδου κλιματικής φιλοδοξίας θα απαιτηθεί η διοχέτευση όσο το δυνατόν περισσότερων πόρων για την κλιματική μετάβαση. Ως εκ τούτου, όλα τα έσοδα πλειστηριασμού που δεν αποδίδονται στον προϋπολογισμό της Ένωσης θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για σκοπούς που σχετίζονται με το κλίμα.

(10) Για την επίτευξη του αυξημένου επιπέδου κλιματικής φιλοδοξίας θα απαιτηθεί η διοχέτευση όσο το δυνατόν περισσότερων πόρων για την κλιματική μετάβαση. Ως εκ τούτου, όλα τα έσοδα πλειστηριασμού που δεν αποδίδονται στον προϋπολογισμό της Ένωσης θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για σκοπούς που σχετίζονται με το κλίμα. **Επιπλέον, μέρος των εσόδων από τον πλειστηριασμό των δικαιωμάτων του τομέα των αεροπορικών μεταφορών θα πρέπει να διατεθεί στο Ταμείο Καινοτομίας και να χρησιμοποιηθεί εξ ολοκλήρου για να καταστεί δυνατή η δίκαιη και βιώσιμη μετάβαση στην απαλλαγή του τομέα των αεροπορικών μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, ώστε να προωθηθεί η έρευνα και ανάπτυξη εναλλακτικών τεχνολογιών για τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων. Η χρηματοδότηση θα πρέπει να είναι χωρίς αποκλεισμούς όσον αφορά τη συμμετοχή ενδιαφερόμενων μερών από τον δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα που να**

εκπροσωπούν μια ευρεία γεωγραφική βάση και ένα ευρύ φάσμα ικανοτήτων από όλα τα κράτη μέλη.

Τροπολογία 7

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 10 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(10α) Η οδηγία για το ΣΕΔΕ της ΕΕ θα πρέπει επίσης να αποτελέσει εργαλείο παροχής κινήτρων για την ανεύρεση λύσεων που διευκολύνουν την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές. Η μετάβαση από τα ορυκτά καύσιμα στα βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην εν λόγω διαδικασία. Ωστόσο, λαμβανομένων υπόψη της επί του παρόντος ανύπαρκτης ενωσιακής αγοράς βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, του υψηλού επιπέδου ανταγωνισμού μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, και της σημαντικής τιμολογιακής διαφοράς ανάμεσα στην ορυκτή κηροζίνη και τα βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα, η μετάβαση αυτή θα πρέπει να υποστηριχθεί με κίνητρα που να αντικατοπτρίζουν το περιβαλλοντικό όφελος των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και τα καθιστούν περισσότερο ανταγωνιστικά για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, ώστε να αποφεύγεται η διαρροή άνθρακα. Για τον σκοπό αυτόν, θα πρέπει να κατανέμονται δωρεάν δικαιώματα σε μεμονωμένους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, κατ' αναλογία προς την ποσότητα βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων που χρησιμοποιούνται και αναφέρονται βάσει του κανονισμού 2021/0205 [κανονισμός ReFuelEU], ώστε να παρέχεται εγγυημένη ανταμοιβή και να υποστηρίζεται η δημιουργία μιας ενωσιακής αγοράς βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων. Κατά την έναρξη

ισχύος της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να έχουν ήδη δεσμευθεί 20 εκατομμύρια δικαιώματα. Η ποσότητα των δικαιωμάτων που κατανέμονται δωρεάν θα πρέπει να προσαρμόζεται με πολλαπλασιαστές, προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη ότι ορισμένα είδη βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων συνεπάγονται μεγαλύτερα περιβαλλοντικά οφέλη, αλλά η αγορά τους είναι περισσότερο δαπανηρή για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Η Επιτροπή θα πρέπει να περιγράφει λεπτομερώς τη μεθοδολογία για την κατανομή των δικαιωμάτων αυτών με βάση τις τιμές και τα περιβαλλοντικά οφέλη. Η Επιτροπή θα πρέπει να καθορίζει σε ετήσια βάση την ποσότητα των δικαιωμάτων προς κατανομή και το επίπεδο των πολλαπλασιαστών βάσει των πληροφοριών σχετικά με την τιμή αγοράς των καυσίμων, όπως αναγράφονται στην έκθεση που δημοσιεύει ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας δυνάμει του άρθρου 12 του κανονισμού 2021/0205 [κανονισμός ReFuelEU]. Οι υφιστάμενοι μηχανισμοί υποβολής εκθέσεων, όπως η ετήσια τεχνική έκθεση που δημοσιεύει ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA) βάσει του άρθρου 12 του κανονισμού 2021/0205 [κανονισμός ReFuelEU], θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για να υποστηρίζεται η συλλογή εναρμονισμένων πληροφοριών σχετικά με τις τιμές σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Επιπλέον, για να ενισχυθούν περαιτέρω οι λύσεις και οι τεχνολογίες απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές, θα πρέπει να εφαρμοστεί μηδενικός συντελεστής στα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που τα χρησιμοποιούν, για μεταβατική περίοδο που θα διαρκέσει ωσότου τεθούν σε ισχύ οι εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1. Οι υφιστάμενοι οργανισμοί αεροπορικών

μεταφορών της ΕΕ, όπως ο EASA, θα πρέπει να έχουν πρόσβαση στα σχετικά δεδομένα, προκειμένου να διενεργούν εναρμονισμένη συλλογή δεδομένων, υποστηρίζοντας επίσης την εφαρμογή του άρθρου 87 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 [βασικός κανονισμός για τον EASA].

Τροπολογία 8

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 10 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(10β) Ο περαιτέρω οικολογικός προσανατολισμός των αεροπορικών μεταφορών δεν είναι δυνατός προτού η τεχνολογία σημειώσει σημαντικά άλματα και υιοθετηθεί από την αγορά, πράγμα που απαιτεί να διατεθούν, σε επενδύσεις E&A αποκλειστικά στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, τα έσοδα που προέρχονται από την αγορά δικαιωμάτων του ΣΕΔΕ της ΕΕ από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει να επωφελούνται από έργα τα οποία χρηματοδοτούνται από έσοδα που προέρχονται από τα δικαιώματα του ΣΕΔΕ της ΕΕ.

Τροπολογία 9

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 10 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(10γ) Θα πρέπει να θεσπιστεί ταμείο για τη βιώσιμη μετάβαση των αεροπορικών μεταφορών («το ταμείο αεροπορικών μεταφορών») δυνάμει του κανονισμού 2021/0205 [κανονισμός ReFuelEU], ώστε να παρέχονται κονδύλια στα κράτη μέλη

για τη στήριξη των πολιτικών τους που αποσκοπούν στην απαλλαγή του τομέα των αεροπορικών μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές. Τούτο θα πρέπει να επιτυγχάνεται κυρίως με την ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών για την απαλλαγή του τομέα από τις ανθρακούχες εκπομπές, την παραγωγή βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, όπως ορίζει ο κανονισμός 2021/0205 [κανονισμός ReFuelEU], συμπεριλαμβανομένων συστημάτων για τη συλλογή πρώτων υλών για βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα, επενδύσεις στην έρευνα και ανάπτυξη και στην πρώτη βιομηχανική εφαρμογή τεχνολογιών και σχεδιασμών που μειώνουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, την έρευνα για νέους κινητήρες και τεχνολογίες αεροσκαφών, τη λειτουργία και τις επιδόσεις των αεροσκαφών, και υποδομές αερολιμένων. Η Επιτροπή θα πρέπει να συμπεριλάβει το ταμείο αεροπορικών μεταφορών στις προτάσεις για την ενδιάμεση αναθεώρηση του ΠΔΠ. Το ταμείο αεροπορικών μεταφορών θα πρέπει να αποτελεί πρόγραμμα δαπανών οι οποίες θα εγγράφονται εξ ολοκλήρου στον προϋπολογισμό στο πλαίσιο του ΠΔΠ. Το κονδύλιο του προϋπολογισμού για το πρόγραμμα αυτό θα πρέπει να εκφράζεται ως ποσό το οποίο έχει οριστεί σε επίπεδο που αντιστοιχεί στο 50% των αναμενόμενων εσόδων από τον πλειστηριασμό των δικαιωμάτων του τομέα των αερομεταφορών. Το ταμείο εκτελείται από την Επιτροπή με άμεση διαχείριση σύμφωνα με τους σχετικούς κανόνες που θεσπίζονται δυνάμει του άρθρου 322 ΣΛΕΕ και ιδίως τον κανονισμό (ΕΕ, Ευρατόμ) 2018/1046 και τον κανονισμό (ΕΕ, Ευρατόμ) 2020/2092 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

Τροπολογία 10

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(14) Η οδηγία 2003/87/ΕΚ θα πρέπει επίσης να τροποποιηθεί όσον αφορά τις αποδεκτές μονάδες συμμόρφωσης, ώστε να ληφθούν υπόψη τα κριτήρια επιλεξιμότητας μονάδων που εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ κατά την 216η σύνοδό του τον Μάρτιο του 2019 ως ουσιώδες στοιχείο του CORSIA. Οι αεροπορικές εταιρείες που εδρεύουν στην Ένωση θα πρέπει να μπορούν να χρησιμοποιούν διεθνή πιστωτικά μόρια συμμόρφωσης για πτήσεις προς ή από τρίτες χώρες που θεωρούνται ότι συμμετέχουν στο CORSIA. **Για να διασφαλιστεί ότι η εφαρμογή του CORSIA από την Ένωση υποστηρίζει τους στόχους της συμφωνίας του Παρισιού και παρέχει κίνητρα για ευρεία συμμετοχή στο CORSIA, τα πιστωτικά μόρια θα πρέπει να προέρχονται από κράτη που είναι συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας του Παρισιού και συμμετέχουν στο CORSIA**, και θα πρέπει να αποφεύγεται η διπλή καταμέτρηση πιστωτικών μορίων.

Τροπολογία 11

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 15

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(15) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για τη χρήση διεθνών πιστωτικών μορίων σύμφωνα με το άρθρο 11α της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για την έκδοση ενός καταλόγου των πιστωτικών μορίων που έχουν **κριθεί** αποδεκτά από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ ώστε να χρησιμοποιηθούν για τη συμμόρφωση με

Τροπολογία

(14) Η οδηγία 2003/87/ΕΚ θα πρέπει επίσης να τροποποιηθεί όσον αφορά τις αποδεκτές μονάδες συμμόρφωσης, ώστε να ληφθούν υπόψη τα κριτήρια επιλεξιμότητας μονάδων που εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ κατά την 216η σύνοδό του τον Μάρτιο του 2019 ως ουσιώδες στοιχείο του CORSIA. Οι αεροπορικές εταιρείες που εδρεύουν στην Ένωση θα πρέπει να μπορούν να χρησιμοποιούν διεθνή πιστωτικά μόρια συμμόρφωσης για πτήσεις προς ή από τρίτες χώρες που θεωρούνται ότι συμμετέχουν στο CORSIA. **Όλα τα πιστωτικά μόρια αντιστάθμισης στο πλαίσιο του CORSIA θα πρέπει να παραμένουν διαθέσιμα σε όλους τους μεταφορείς**, και θα πρέπει να αποφεύγεται η διπλή καταμέτρηση πιστωτικών μορίων.

Τροπολογία

(15) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για τη χρήση διεθνών πιστωτικών μορίων σύμφωνα με το άρθρο 11α της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για την έκδοση ενός καταλόγου των πιστωτικών μορίων που έχουν **γίνει** αποδεκτά από το Συμβούλιο του ΔΟΠΑ ώστε να χρησιμοποιηθούν για τη συμμόρφωση με

το CORSIA, και τα οποία πληρούν τις ανωτέρω προϋποθέσεις επιλεξιμότητας. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁸.

¹⁸ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

Τροπολογία 12

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(17) Για την εφαρμογή του CORSIA σε πτήσεις πλην εκείνων που αναχωρούν από αεροδρόμιο που βρίσκεται στον ΕΟΧ και φθάνουν σε αεροδρόμιο που βρίσκεται στον ΕΟΧ, στην Ελβετία ή στο Ηνωμένο Βασίλειο, οι υποχρεώσεις παράδοσης θα πρέπει να μειωθούν φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εδρεύουν στην Ένωση και οι οποίοι εκτελούν αυτές τις πτήσεις. Οι υποχρεώσεις παράδοσης των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών για τις πτήσεις αυτές θα πρέπει να μειωθούν μόνο στο μερίδιό τους επί των συλλογικών εκπομπών των διεθνών αεροπορικών μεταφορών που υπερβαίνουν τα συλλογικά επίπεδα του 2019, όσον αφορά τις εκπομπές κατά τη διάρκεια της περιόδου 2021-23, και τα συλλογικά επίπεδα της περιόδου 2019-20 για τα επόμενα έτη εφαρμογής του CORSIA.

το CORSIA, και τα οποία πληρούν τις ανωτέρω προϋποθέσεις επιλεξιμότητας. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁸.

¹⁸ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

Τροπολογία

(17) Για την εφαρμογή του CORSIA σε πτήσεις πλην εκείνων που αναχωρούν από αεροδρόμιο που βρίσκεται στον ΕΟΧ και φθάνουν σε αεροδρόμιο που βρίσκεται στον ΕΟΧ, στην Ελβετία ή στο Ηνωμένο Βασίλειο, οι υποχρεώσεις παράδοσης θα πρέπει να μειωθούν φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εδρεύουν στην Ένωση και οι οποίοι εκτελούν αυτές τις πτήσεις. Οι υποχρεώσεις παράδοσης των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών για τις πτήσεις αυτές θα πρέπει να μειωθούν μόνο στο μερίδιό τους επί των συλλογικών εκπομπών των διεθνών αεροπορικών μεταφορών που υπερβαίνουν τα συλλογικά επίπεδα του 2019, όσον αφορά τις εκπομπές κατά τη διάρκεια της περιόδου 2021-23, και τα συλλογικά επίπεδα της περιόδου 2019-20 για τα επόμενα έτη εφαρμογής του CORSIA, **σύμφωνα με την τιμή βάσης που αναμένεται να εγκριθεί από τον ΔΟΠΑ το 2022.**

Τροπολογία 13

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 18

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(18) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες συνθήκες για την κατάρτιση καταλόγου των χωρών που **θεωρείται ότι** εφαρμόζουν το CORSIA για τους σκοπούς της οδηγίας 2003/87/EK σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 3 της εν λόγω οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για την έκδοση και τήρηση του καταλόγου των κρατών, πλην των χωρών του ΕΟΧ, της Ελβετίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, που **θεωρείται ότι** συμμετέχουν στο CORSIA για τους σκοπούς του δικαίου της Ένωσης. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

Τροπολογία 14

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 22

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(22) Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εξαίρεση των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών από τις απαιτήσεις παράδοσης, όπως ορίζονται στο άρθρο 12 παράγραφος 8 της οδηγίας 2003/87/EK, όσον αφορά τις εκπομπές από πτήσεις από και προς χώρες που εφαρμόζουν το CORSIA με λιγότερο αυστηρό τρόπο στο εσωτερικό τους δίκαιο ή δεν εφαρμόζουν τις διατάξεις του CORSIA κατά τρόπο ισότιμο για όλους τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 7 της εν λόγω οδηγίας, **θα πρέπει να ανατεθούν στην** Επιτροπή **εκτελεστικές**

Τροπολογία

(18) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες συνθήκες για την κατάρτιση καταλόγου των χωρών που εφαρμόζουν το CORSIA για τους σκοπούς της οδηγίας 2003/87/EK σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 3 της εν λόγω οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για την έκδοση και τήρηση του καταλόγου των κρατών, πλην των χωρών του ΕΟΧ, της Ελβετίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, που συμμετέχουν στο CORSIA για τους σκοπούς του δικαίου της Ένωσης. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

Τροπολογία

(22) Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εξαίρεση των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών από τις απαιτήσεις παράδοσης, όπως ορίζονται στο άρθρο 12 παράγραφος 8 της οδηγίας 2003/87/EK, όσον αφορά τις εκπομπές από πτήσεις από και προς χώρες που εφαρμόζουν το CORSIA με λιγότερο αυστηρό τρόπο στο εσωτερικό τους δίκαιο ή δεν εφαρμόζουν τις διατάξεις του CORSIA κατά τρόπο ισότιμο για όλους τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 7 της εν λόγω οδηγίας **ή όταν προσδιορίζεται, με βάση τα διαθέσιμα**

*εξουσίες για την εξαίρεση των αεροπορικών εταιρειών που εδρεύουν στην Ένωση από τις απαιτήσεις παράδοσης όσον αφορά τις εκπομπές από πτήσεις, όταν διαπιστώνεται σημαντική στρέβλωση του ανταγωνισμού σε βάρος των αεροπορικών εταιρειών που εδρεύουν στην Ένωση λόγω λιγότερο αυστηρής εφαρμογής ή επιβολής του CORSIA στην τρίτη χώρα. Η στρέβλωση του ανταγωνισμού θα μπορούσε να προκληθεί από μια λιγότερο αυστηρή προσέγγιση όσον αφορά τα επιλέξιμα πιστωτικά μόρια αντιστάθμισης ή τις διατάξεις διπλής μέτρησης. **Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.***

στοιχεία, ότι υφίσταται κίνδυνος στρέβλωσης της αγοράς ο οποίος είναι επιζήμιος για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που διαθέτουν πιστοποιητικό αερομεταφορέα το οποίο έχει εκδοθεί από κράτος μέλος ή που είναι καταχωρισμένοι σε κράτος μέλος, συμπεριλαμβανομένων των άκρων απόκεντρων περιοχών, εξαρτήσεων και εδαφών του εν λόγω κράτους μέλους. Η Επιτροπή θα πρέπει να λάβει μέτρα προσωρινού χαρακτήρα για την εξαίρεση των αεροπορικών εταιρειών που εδρεύουν στην Ένωση από τις απαιτήσεις παράδοσης όσον αφορά τις εκπομπές από πτήσεις, όταν διαπιστώνεται σημαντική στρέβλωση του ανταγωνισμού σε βάρος των αεροπορικών εταιρειών που εδρεύουν στην Ένωση λόγω λιγότερο αυστηρής εφαρμογής ή επιβολής του CORSIA στην τρίτη χώρα, και/ή να εφαρμόσει το ΣΕΔΕ της ΕΕ σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών από τρίτη χώρα που εφαρμόζει το CORSIA με λιγότερο αυστηρό τρόπο στο εσωτερικό της δίκαιο ή δεν εφαρμόζει τις διατάξεις του CORSIA όσον αφορά τις εκπομπές από πτήσεις από και προς τον ΕΟΧ, και/ή να εφαρμόσει άλλες λύσεις για τον μετριασμό των ανθρακούχων εκπομπών. Η στρέβλωση του ανταγωνισμού θα μπορούσε να προκληθεί από μια λιγότερο αυστηρή προσέγγιση όσον αφορά τα επιλέξιμα πιστωτικά μόρια αντιστάθμισης ή τις διατάξεις διπλής μέτρησης. Τα μέτρα προσωρινού χαρακτήρα θα πρέπει να εφαρμόζονται ωσότου η Επιτροπή διαπιστώσει ότι δεν υφίσταται πλέον στρέβλωση του ανταγωνισμού ούτε κίνδυνος στρέβλωσης του ανταγωνισμού ή εάν μια τρίτη χώρα τηρεί το CORSIA με ικανοποιητικό τρόπο ή κατά τρόπο ισότιμο για όλους τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Ωστόσο, σε κάθε περίπτωση, τα μέτρα αυτά δεν θα πρέπει να εφαρμόζονται περισσότερο από 9 μήνες. Μετά από 9 μήνες, η Επιτροπή θα πρέπει, με εκτελεστική πράξη, να παρατείνει τη διάρκεια των μέτρων, να

τα τροποποιήσει, ή να τα ανακαλέσει. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη πρέπει να εκδοθεί σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 22α παράγραφος 2.

Τροπολογία 15

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 22 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(22α) Η Επιτροπή θα πρέπει να παρακολουθεί, να αξιολογεί και να υποβάλλει εκθέσεις όσον αφορά τον δυνητικό κίνδυνο διαρροής άνθρακα και στρέβλωσης του ανταγωνισμού μετά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και, κατά περίπτωση, να προτείνει τροποποιήσεις προκειμένου να αντιμετωπίζεται και να προλαμβάνεται η περαιτέρω στρέβλωση του ανταγωνισμού, καθώς και να προτείνει μέτρο προσαρμογής του άνθρακα για την αντιμετώπιση της διαρροής άνθρακα. Επιπλέον, το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου ένα έτος μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει την ανταγωνιστικότητα της Ένωσης, τις μεταβολές των τιμών των δικαιωμάτων, τις εξελίξεις στην αγορά εργασίας, τις τιμές των αεροπορικών ναύλων και την ικανότητα του τομέα των αεροπορικών μεταφορών να μετακυλά το κόστος των απαιτούμενων μονάδων εκπομπών, την αγοραστική δύναμη των νοικοκυριών, το μέγεθος της διαρροής άνθρακα, την απώλεια για τους ευρωπαϊκούς τουριστικούς προορισμούς, την κατάσταση του ευρωπαϊκού τουριστικού τομέα και τη μείωση της συνδεσιμότητας σε λιγότερο συνδεδεμένες περιφέρειες της ΕΕ, μεταξύ άλλων με ολοκληρωμένη εκτίμηση των επιπτώσεων της δέσμης Fit for 55. Σε συνέχεια του αποτελέσματος της εν λόγω αξιολόγησης, η Επιτροπή θα

πρέπει να προσδιορίσει εάν δικαιολογείται η αναθεώρηση της παρούσας οδηγίας και, κατά περίπτωση, θα πρέπει να υποβάλει νομοθετική πρόταση για τον εν λόγω σκοπό, ώστε να επιτευχθεί μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου παγκοσμίως με τον πλέον αποδοτικό οικονομικά τρόπο και να διατηρηθούν οι ίσοι όροι ανταγωνισμού.

Τροπολογία 16

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 24 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(24α) Η οδηγία για το ΣΕΔΕ προβλέπει μέτρα σε περίπτωση που οι τιμές των δικαιωμάτων αυξηθούν υπερβολικά. Ωστόσο, οι νομοθετικές μεταρρυθμίσεις της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας σε συνδυασμό με την άνευ προηγουμένου ανοδική πορεία της αγοράς έχουν οδηγήσει σε αύξηση των τιμών των δικαιωμάτων, με δραματικό αντίκτυπο στις δαπάνες που σχετίζονται με το ΣΕΔΕ της ΕΕ. Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο αξιολογώντας κατά πόσον τα ισχύοντα μέτρα εξακολουθούν να είναι αποτελεσματικά και εάν πρέπει να τροποποιηθούν.

Τροπολογία 17

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 25

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(25) Θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην προώθηση της προσβασιμότητας για τις εξόχως

(25) Θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην προώθηση της προσβασιμότητας για τις εξόχως

απόκεντρες περιοχές της Ένωσης. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να παρέχεται μια χρονικά περιορισμένη παρέκκλιση από το ΣΕΔΕ της ΕΕ για τις εκπομπές από πτήσεις **μεταξύ αεροδρομίου που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή κράτους μέλους και αεροδρομίου που βρίσκεται στο ίδιο κράτος μέλος.**

απόκεντρες περιοχές της Ένωσης, **και να ληφθούν υπόψη η απόσταση των περιοχών αυτών από τα ηπειρωτικά εδάφη και η υψηλή τους εξάρτηση από την αεροπορία για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, καθώς και για την ελκυστικότητά τους ως τουριστικού προορισμού στην ΕΕ.** Ως εκ τούτου, θα πρέπει να παρέχεται μια χρονικά περιορισμένη παρέκκλιση από το ΣΕΔΕ της ΕΕ για τις εκπομπές από πτήσεις **από και προς** εξόχως απόκεντρη περιοχή, **μεταξύ δύο διαφορετικών εξόχως απόκεντρων περιοχών και μεταξύ νησιών εντός εξόχως απόκεντρων περιοχών.**

Τροπολογία 18

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 26 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(26α) Σύμφωνα με το άρθρο 30 παράγραφος 4 της εν λόγω οδηγίας, η Επιτροπή υπέβαλε επικαιροποιημένη ανάλυση των επιπτώσεων των αεροπορικών μεταφορών πλην των εκπομπών CO₂^{1α}. Η εν λόγω ανάλυση επιβεβαιώνει τη σημασία των κλιματικών επιπτώσεων πλην των εκπομπών CO₂ από αεροπορικές δραστηριότητες που, σύμφωνα με προηγούμενες εκτιμήσεις, είναι συνολικά τουλάχιστον εξίσου σημαντικές με εκείνες που αφορούν μόνο το CO₂. Ωστόσο, διαπιστώθηκε επίσης ότι εξακολουθούν να υπάρχουν αβεβαιότητες όσον αφορά τις εν λόγω επιπτώσεις, καθώς και τον τρόπο αξιολόγησής τους από πλευράς ισοδύναμων μετρήσεων εκπομπών. Επιπλέον, οι προκλήσεις της εξεύρεσης κατάλληλου πολλαπλασιαστή ώστε να ληφθούν υπόψη οι κλιματικές επιπτώσεις των εκπομπών πλην του CO₂, καθώς και η αβεβαιότητα όσον αφορά τον αντίκτυπο του NOX στο κλίμα, και οι δυννητικές ανεπιθύμητες συνέπειες, δημιουργούν

πολιτικό κίνδυνο για την ακεραιότητα του ΣΕΔΕ της ΕΕ. Ωστόσο, είναι απαραίτητο να διασφαλίζεται με συστηματικό τρόπο ότι αξιολογούνται όλα τα μέτρα για την απαλλαγή του τομέα από τις ανθρακούχες εκπομπές, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων πλην των εκπομπών CO₂. Επομένως, η Επιτροπή θα πρέπει να επικαιροποιήσει την ανάλυσή της έως το 2026 και, κατά περίπτωση, να προτείνει νομοθετικά μέτρα για την αντιμετώπιση των εκπομπών πλην του CO₂, π.χ. με τον καθορισμό απαιτήσεων για τη μείωση της περιεκτικότητας του συμβατικού καυσίμου αεριοθουμένων σε αρωματικές ενώσεις και θείο.

^{1α} Επικαιροποιημένη ανάλυση σχετικά με τις κλιματικές επιπτώσεις των αεροπορικών μεταφορών πλην των εκπομπών CO₂ και δυννητικά μέτρα πολιτικής σύμφωνα με το άρθρο 30 παράγραφος 4 της οδηγίας για το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής της ΕΕ.

Τροπολογία 19

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 27 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(27α) Η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει την οδηγία 2003/87/ΕΚ όσον αφορά την αρχή «για κάθε θέσπιση, μία κατάργηση», σύμφωνα με την οποία κάθε νομοθετική πρόταση που δημιουργεί νέες επιβαρύνσεις θα πρέπει να απαλλάσσει τους πολίτες και τις επιχειρήσεις από μία ισοδύναμη υφιστάμενη επιβάρυνση σε επίπεδο ΕΕ στον ίδιο τομέα πολιτικής. Η Επιτροπή και οι αρχές των κρατών μελών θα πρέπει να προσαρμόζουν συνεχώς τις διοικητικές διαδικασίες με βάση τις βέλτιστες πρακτικές και να λαμβάνουν κάθε μέτρο για την απλούστευση της

*εφαρμογής της οδηγίας 2003/87/EK,
διατηρώντας στο ελάχιστο τον διοικητικό
φόρτο.*

Τροπολογία 20

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 1 – στοιχείο α
Οδηγία 2003/87/EK
Άρθρο 3α

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

Πεδίο εφαρμογής

Οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου εφαρμόζονται στην κατανομή και την εκχώρηση δικαιωμάτων εκπομπής για τις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος I.

1α) Το άρθρο 3α τροποποιείται ως εξής:

Πεδίο εφαρμογής

Τα άρθρα 3β έως 3ε εφαρμόζονται στην κατανομή και την εκχώρηση δικαιωμάτων εκπομπής για τις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος I

Τα άρθρα 3ζ έως 3ξε εφαρμόζονται για τις ναυτιλιακές δραστηριότητες του παραρτήματος I.

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:02003L0087-20200101>)

Τροπολογία 21

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 1 – στοιχείο β
Οδηγία 2003/87/EK
Άρθρο 3γ – παράγραφος 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5α. Η Επιτροπή καθορίζει κάθε έτος έως το 2040 την ποσότητα δικαιωμάτων από τη συνολική ποσότητα δικαιωμάτων που αναφέρεται στην παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου, τα οποία προορίζονται να κατανεμηθούν δωρεάν σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που ανεφοδιάζονται με βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα, με βάση τις εντολές ανάμειξης

που αναφέρονται στο παράρτημα I του κανονισμού 2021/0205 [κανονισμός ReFuelEU] και την εξέλιξη των τιμών των καυσίμων αυτών.

Τροπολογία 22

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 1 – στοιχείο β

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3γ – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

7. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 12 παράγραφος 2α, το άρθρο 14 παράγραφος 3 και το άρθρο 16, τα κράτη μέλη θεωρούν ότι πληρούνται οι απαιτήσεις που ορίζονται στις εν λόγω διατάξεις και δεν λαμβάνουν μέτρα κατά των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών όσον αφορά τις εκπομπές που **πραγματοποιούνται έως το 2030 από πτήσεις μεταξύ αεροδρομίου που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή κράτους μέλους και αεροδρομίου που βρίσκεται στο ίδιο κράτος μέλος εκτός της εν λόγω εξόχως απόκεντρης περιοχής.**

Τροπολογία

7. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 12 παράγραφος 2α, το άρθρο 14 παράγραφος 3 και το άρθρο 16, τα κράτη μέλη θεωρούν ότι πληρούνται οι απαιτήσεις που ορίζονται στις εν λόγω διατάξεις και δεν λαμβάνουν μέτρα κατά των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών όσον αφορά τις εκπομπές από **πτήσεις από και προς αεροδρόμιο που βρίσκεται σε εξόχως απόκεντρη περιοχή, από πτήσεις μεταξύ δύο διαφορετικών εξόχως απόκεντρων περιοχών και μεταξύ νησιών εντός εξόχως απόκεντρων περιοχών.**

Τροπολογία 23

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 2 – στοιχείο β

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3δ – παράγραφος 1 γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1γ. Από 1ης Ιανουαρίου 2027 τίθεται σε πλειστηριασμό το σύνολο της ποσότητας των δικαιωμάτων για την οποία θα είχε πραγματοποιηθεί δωρεάν κατανομή το εν λόγω έτος.

Τροπολογία

1γ. Από 1ης Ιανουαρίου 2027 τίθεται σε πλειστηριασμό το σύνολο της ποσότητας των δικαιωμάτων για την οποία θα είχε πραγματοποιηθεί δωρεάν κατανομή το εν λόγω έτος, **εξαιρουμένης της ποσότητας δικαιωμάτων που αναφέρεται στο άρθρο 3γ παράγραφος 5α.**

Τροπολογία 24

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 2 – στοιχείο ε

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3δ – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. **Τα κράτη μέλη καθορίζουν τη** χρήση των εσόδων που προέρχονται από τον πλειστηριασμό δικαιωμάτων **που καλύπτονται από το παρόν κεφάλαιο**, εκτός από τα έσοδα που βεβαιώνονται ως ίδιοι πόροι σύμφωνα με το άρθρο 311 παράγραφος 3 της Συνθήκης και εγγράφονται στον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης. **Τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν τα έσοδα** που δημιουργούνται από τον πλειστηριασμό δικαιωμάτων σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 3.

Τροπολογία

4. **Η** χρήση των εσόδων που προέρχονται από τον πλειστηριασμό δικαιωμάτων **στις αεροπορικές μεταφορές**, εκτός από τα έσοδα που βεβαιώνονται ως ίδιοι πόροι σύμφωνα με το άρθρο 311 παράγραφος 3 της Συνθήκης και εγγράφονται στον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης **συνίσταται στα εξής: με την επιφύλαξη των εσόδων που καθορίζονται ως ίδιοι πόροι, το 50 % των εσόδων που δημιουργούνται από τον πλειστηριασμό δικαιωμάτων του τομέα των αεροπορικών μεταφορών μεταβιβάζεται στο ταμείο για βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές που αναφέρεται στο νέο άρθρο 3δα. Το υπόλοιπο 50 % των εσόδων μεταβιβάζεται στο Ταμείο Καινοτομίας και εκτελείται** σύμφωνα με το άρθρο 10α παράγραφος 8 εδάφιο 2α.

Τροπολογία 25

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 2 α (νέο)

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 3δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α) Προστίθεται το άρθρο 3δ α (νέο):

Άρθρο 3δα

Ταμείο για βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές

1. **Ειδικό ταμείο για βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές («το ταμείο αεροπορικών μεταφορών»)** που **συστάθηκε σύμφωνα με τον κανονισμό**

2021/0205 [κανονισμός ReFuelEU] στηρίζει και επιταχύνει τα έργα, τις επενδύσεις, την έρευνα, τις καινοτομίες και την πρώτη βιομηχανική εφαρμογή, διευκολύνοντας την απαλλαγή του ενωσιακού τομέα των αεροπορικών μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές.

2. Το ταμείο αεροπορικών μεταφορών αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του προϋπολογισμού της ΕΕ και εγγράφεται εξ ολοκλήρου στον προϋπολογισμό εντός των ανώτατων ορίων του ΠΔΠ. Το κονδύλιο για αυτό το πρόγραμμα αποτυπώνεται ως ποσό που ισοδυναμεί με 50 % των αναμενόμενων εσόδων από τον πλειστηριασμό δικαιωμάτων του τομέα των αεροπορικών μεταφορών και από τις επιβαλλόμενες κυρώσεις για παραβιάσεις των διατάξεων που θεσπίζονται δυνάμει του κανονισμού 2021/0205 [κανονισμός ReFuelEU]. Η διαχείριση του ταμείου αεροπορικών μεταφορών πραγματοποιείται κεντρικά από την Επιτροπή.

3. Το ειδικό ταμείο αεροπορικών μεταφορών στηρίζει τη μετάβαση προς έναν ενεργειακά αποδοτικό και κλιματικά ανθεκτικό ενωσιακό τομέα των αεροπορικών μεταφορών ο οποίος στηρίζει την ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών για την απαλλαγή του από τις ανθρακούχες εκπομπές, την παραγωγή βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, όπως ορίζει ο κανονισμός 2021/0205 [κανονισμός ReFuelEU], συμπεριλαμβανομένων συστημάτων για τη συλλογή πρώτων υλών για βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα, επενδύσεις στην έρευνα και ανάπτυξη και στην πρώτη βιομηχανική εφαρμογή τεχνολογιών και σχεδιασμών που μειώνουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, την έρευνα για νέους κινητήρες και τεχνολογίες αεροσκαφών, τη λειτουργία και τις επιδόσεις των αεροσκαφών, και υποδομές

αερολιμένων.

Τροπολογία 26

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 3
Οδηγία 2003/87/EK
Άρθρο 3ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3) Τα άρθρα 3ε και 3στ
απαλείφονται·

Τροπολογία

3) Το άρθρο 3ε αντικαθίσταται από
το ακόλουθο κείμενο:

Άρθρο 3ε

*Κατανομή και εκχώρηση δικαιωμάτων σε
φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών για
τον ανεφοδιασμό με βιώσιμα αεροπορικά
καύσιμα*

1. Από την [ημερομηνία έναρξης
ισχύος της παρούσας οδηγίας], η
συνολική ποσότητα δικαιωμάτων που
αναφέρεται στο άρθρο 3γ παράγραφος 5α
κατανέμεται δωρεάν για τον ανεφοδιασμό
με βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα, όπως
έχει αναφερθεί στον Οργανισμό της
Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια
της Αεροπορίας σύμφωνα με τα άρθρα 7,
8 και 9 του κανονισμού 2021/0205
[κανονισμός ReFuelEU].

2 Κάθε φορέας εκμετάλλευσης
αεροσκαφών μπορεί να υποβάλει αίτηση
για κατανομή δικαιωμάτων που
πρόκειται να κατανεμηθούν δωρεάν για
κάθε έτος έως το 2040 με βάση τον
ανεφοδιασμό με τα καύσιμα που
αναφέρονται στην παράγραφο 1 από την
[ημερομηνία έναρξης ισχύος της
παρούσας οδηγίας].

α) Για κάθε αναφερόμενο είδος
βιώσιμου αεροπορικού καυσίμου, η
ληφθείσα ποσότητα δικαιωμάτων
αντιστοιχεί στην ποσότητα δικαιωμάτων
που θα απαιτούταν να παραδώσει ο
φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών για
τον ίδιο όγκο ορυκτής κηροζίνης, με

βάση τους πολλαπλασιαστές που καθορίζει η Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου. Η ποσότητα των δικαιωμάτων είναι ανάλογη προς τις συνολικές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου που εξοικονομούνται σύμφωνα με τη μεταχείριση των εν λόγω καυσίμων δυνάμει της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 και των εκτελεστικών πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 της οδηγίας για το ΣΕΔΕ, λαμβανομένων υπόψη των μέσων τιμών της αγοράς για κάθε αναφερόμενο είδος βιώσιμου αεροπορικού καυσίμου.

β) Για μεταβατική περίοδο ωστόσο τεθούν σε ισχύ οι εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1, τα ανανεώσιμα αεροπορικά καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης λαμβάνουν μηδενικό συντελεστή για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που τα χρησιμοποιούν.

3. Η Επιτροπή δημοσιεύει, σε ετήσια βάση, τη διαφορά κόστους μεταξύ της κηροζίνης και των ειδών βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, σύμφωνα με την έκθεση που δημοσιεύεται βάσει του άρθρου 12 του κανονισμού 2021/0205 [κανονισμός ReFuelEU]. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 23 για τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας όσον αφορά την ποσότητα δικαιωμάτων ανά έτος που πρόκειται να κατανεμηθούν δωρεάν σύμφωνα με το παρόν άρθρο 3γ παράγραφος 5α, τον πολλαπλασιαστή ανά είδος SAF και τις λεπτομερείς ρυθμίσεις για την κατανομή.

4. Μια ποσότητα δωρεάν δικαιωμάτων, όπως αναφέρεται στο άρθρο 3γ παράγραφος 5α, θα πρέπει να διατηρηθεί πέραν του 2040, εκτός εάν, κατόπιν εκτίμησης επιπτώσεων, η Επιτροπή προσδιορίσει και αιτιολογήσει

διαφορετικά στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, με βάση την εμφανή διείσδυση SAF στην αγορά.

Τροπολογία 27

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 4 α (νέο)

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 10α – εδάφιο 3 – στοιχείο ια α (νέο)

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

4α) Στο άρθρο 10α παράγραφος 3, παρεμβάλλεται το ακόλουθο στοιχείο ιαα):

ιαα) Τα κράτη μέλη υποβάλλουν ετησίως στην Επιτροπή έκθεση σχετικά με τη χρήση των εσόδων και τα μέτρα που έχουν ληφθεί δυνάμει της παρούσας παραγράφου και σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 280/2004/EK. Ακολούθως η Επιτροπή δημοσιοποιεί τις εν λόγω πληροφορίες μαζί με συστάσεις για τη βελτίωση της χρήσης αυτής.

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:02003L0087-20200101>)

Τροπολογία 28

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 4 α (νέο)

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 10α – παράγραφος 8 – εδάφιο 2 α (νέο)

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

4α) Στο άρθρο 10α παράγραφος 8, εισάγεται το ακόλουθο εδάφιο 2α:

«Το 50 % της ποσότητας των εσόδων από τον πλειστηριασμό δικαιωμάτων στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών που κατανέμονται στο Ταμείο Καινοτομίας χρηματοδοτεί επενδύσεις στην καινοτομία, έρευνα και ανάπτυξη σε

σχέση με την αποδοτικότητα των αεροσκαφών, την ανάπτυξη λύσεων για την απαλλαγή του τομέα των αεροπορικών μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, και τις περιβαλλοντικές του επιδόσεις, ιδίως για:

α) τη βελτίωση λύσεων που αφορούν τη λειτουργία, την αεροναυπηγική και τη δομή του αεροσκάφους·

β) την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών πρόωσης, όπως οι τεχνολογίες ηλεκτρικών συσσωρευτών και στροβιλοηλεκτρικής κίνησης, καθώς και καύσης υδρογόνου σε στροβίλους και κυψέλες καυσίμου που τροφοδοτούν ηλεκτροκινητήρες·

γ) την ανάπτυξη βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, όπως τα ανανεώσιμα καύσιμα μη βιολογικής προέλευσης από ανανεώσιμο υδρογόνο και η άμεση δέσμευση από την ατμόσφαιρα, μεταξύ άλλων με συμβάσεις επί διαφοράς για τον άνθρακα που αποσκοπούν στη γεφύρωση της τιμολογιακής διαφοράς μεταξύ των καυσίμων μηδενικών εκπομπών και των συμβατικών καυσίμων·

δ) την ανάπτυξη και κλιμάκωση βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων και τη μείωση του κόστους προμήθειας βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων στους αερολιμένες της Ένωσης·

ε) την παροχή βοήθειας για την πρώτη βιομηχανική εφαρμογή, την ανάπτυξη περαιτέρω μηχανισμών στήριξης και τη δημιουργία των αναγκαίων υποδομών·

στ) τη βελτίωση του ευρωπαϊκού πολυτροπικού δικτύου. Με τα έσοδα στηρίζεται επίσης ο κοινωνικός διάλογος μεταξύ των σχετικών ενδιαφερόμενων μερών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, καθώς και η κατάρτιση, η επανεκπαίδευση και η αναβάθμιση των δεξιοτήτων των εργαζομένων.

Η διαδικασία λήψης αποφάσεων, ιδίως σε σχέση με τον καθορισμό πεδίων προτεραιότητας, κριτηρίων και διαδικασιών για την κατανομή των δικαιωμάτων, είναι διαφανής και χωρίς αποκλεισμούς, και συνεκτιμά την επαρκή συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών, συμπεριλαμβανομένων μελών του κλάδου, ΜΜΕ, μη κυβερνητικών οργανώσεων, επιχειρηματικών πρωτοβουλιών, ερευνητικών οργανισμών, ιδρυμάτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και πανεπιστημίων, που εκπροσωπούν μια ευρεία γεωγραφική βάση και ένα ευρύ φάσμα ικανοτήτων από όλα τα κράτη μέλη. Τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη έχουν κατάλληλο συμβουλευτικό ρόλο. Διατίθενται στο κοινό όλες οι πληροφορίες σχετικά με τα έργα και τις επενδύσεις που στηρίζονται από το Ταμείο Καινοτομίας και όλες οι άλλες σχετικές πληροφορίες που αφορούν τη λειτουργία του.»

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:02003L0087-20200101>)

Τροπολογία 29

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 5 – στοιχείο α

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 11α – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

α) πιστωτικά μόρια που έχουν εγκριθεί από μέρη που συμμετέχουν στον μηχανισμό που θεσπίζεται σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 4 της συμφωνίας του Παρισιού·

διαγράφεται

Τροπολογία 30

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 5 – στοιχείο α

Οδηγία 2003/87/EK
Άρθρο 11α – παράγραφος 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ) πιστωτικά μόρια που εγκρίνονται από συμφωνίες μερών σύμφωνα με την παράγραφο 5·

διαγράφεται

Τροπολογία 31

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 5 – στοιχείο α
Οδηγία 2003/87/EK
Άρθρο 11α – παράγραφος 1 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δ) πιστωτικά μόρια που εκδίδονται σε σχέση με έργα σε επίπεδο Ένωσης σύμφωνα με το άρθρο 24α.

διαγράφεται

Τροπολογία 32

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 5 – στοιχείο α
Οδηγία 2003/87/EK
Άρθρο 11α – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Οι μονάδες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 **στοιχεία α) και β)**, μπορούν να χρησιμοποιούνται εάν πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

2. Οι μονάδες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 μπορούν να χρησιμοποιούνται εάν πληρούνται οι ακόλουθοι όροι:

Τροπολογία 33

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 5 – στοιχείο α
Οδηγία 2003/87/EK
Άρθρο 11α – παράγραφος 2 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

α) *προέρχονται από χώρα που είναι συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας του Παρισιού κατά τη στιγμή της χρήσης·*

διαγράφεται

Τροπολογία 34

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 5 – στοιχείο α

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 11α – παράγραφος 2 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

β) *προέρχονται από χώρα η οποία περιλαμβάνεται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 3 ως συμμετέχουσα στο **σύστημα** αντιστάθμισης και μείωσης των ανθρακούχων εκπομπών για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (CORSIA). **Η προϋπόθεση αυτή δεν ισχύει για τις εκπομπές πριν από το 2027, ούτε για τις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες και τα μικρά αναπτυσσόμενα νησιωτικά κράτη, όπως ορίζονται από τα Ηνωμένα Έθνη, εκτός από τις χώρες των οποίων το κατά κεφαλήν ΑΕΠ ισούται με ή υπερβαίνει τον μέσο όρο της Ένωσης.***

β) *προέρχονται από χώρα η οποία περιλαμβάνεται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 25α παράγραφος 3 ως συμμετέχουσα **σε αντιστάθμιση** στο **πλαίσιο του συστήματος** αντιστάθμισης και μείωσης των ανθρακούχων εκπομπών για τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές (CORSIA), **εκτός εάν η χώρα εξαιρείται από την υποχρεωτική αντιστάθμιση σύμφωνα με τις εξαιρέσεις που ορίζονται στο παράρτημα 16 τόμος IV («πρότυπα και συνιστώμενες πρακτικές του CORSIA»)** της σύμβασης για τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας («σύμβαση του Σικάγου»).*

Τροπολογία 35

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 5 – στοιχείο α

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 11α – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3. *Οι μονάδες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 **στοιχεία α), β) και γ)** μπορούν να χρησιμοποιούνται εάν εφαρμόζονται ρυθμίσεις για την έγκριση*

3. *Οι μονάδες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 μπορούν να χρησιμοποιούνται εάν εφαρμόζονται ρυθμίσεις για την έγκριση από τα*

από τα συμμετέχοντα μέρη, πραγματοποιείται έγκαιρη προσαρμογή της υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις ανθρωπογενείς εκπομπές από πηγές και τις απορροφήσεις από καταβόθρες που καλύπτονται από τις εθνικά καθορισμένες συνεισφορές των συμμετεχόντων μερών και αποφεύγεται η διπλή μέτρηση και η καθαρή αύξηση των παγκόσμιων εκπομπών.

Τροπολογία 36

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 6 – στοιχείο α

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 12 – παράγραφος 6 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) παράγουν ετήσιες εκπομπές CO₂ άνω των 10 000 τόνων από τη χρήση αεροσκαφών με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg που πραγματοποιούν πτήσεις οι οποίες καλύπτονται από το παράρτημα I, εκτός από εκείνες που αναχωρούν και φθάνουν στο ίδιο κράτος μέλος (συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών του ίδιου κράτους μέλους), από την 1η Ιανουαρίου **2019**.

συμμετέχοντα μέρη, πραγματοποιείται έγκαιρη προσαρμογή της υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις ανθρωπογενείς εκπομπές από πηγές και τις απορροφήσεις από καταβόθρες που καλύπτονται από τις εθνικά καθορισμένες συνεισφορές των συμμετεχόντων μερών και αποφεύγεται η διπλή μέτρηση και η καθαρή αύξηση των παγκόσμιων εκπομπών.

Τροπολογία

β) παράγουν ετήσιες εκπομπές CO₂ άνω των 10 000 τόνων από τη χρήση αεροσκαφών με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg που πραγματοποιούν πτήσεις οι οποίες καλύπτονται από το παράρτημα I **της παρούσας οδηγίας και στο άρθρο 2 παράγραφοι 3 και 4 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2019/1603 της Επιτροπής^{1α}**, εκτός από εκείνες που αναχωρούν και φθάνουν στο ίδιο κράτος μέλος (συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών του ίδιου κράτους μέλους), από την 1η Ιανουαρίου **2021**.

^{1α} Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2019/1603 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2019, για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2003/87/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τα μέτρα που έχει θεσπίσει ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών των αεροπορικών μεταφορών με σκοπό την εφαρμογή

παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), ΕΕ L 250 της 30.9.2019, σ. 10–13).

Τροπολογία 37

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 6 – στοιχείο β
Οδηγία 2003/87/ΕΚ
Άρθρο 12 – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

7. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 23 για τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας, καθορίζοντας **τη** μεθοδολογία υπολογισμού των απαιτήσεων αντιστάθμισης για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

Τροπολογία

7. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 23 για τη συμπλήρωση της παρούσας οδηγίας, καθορίζοντας **μεταβολές στη** μεθοδολογία υπολογισμού των απαιτήσεων αντιστάθμισης για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών **σύμφωνα με τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές του CORSIA.**

Τροπολογία 38

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 6 – στοιχείο β α (νέο)
Οδηγία 2003/87/ΕΚ
Άρθρο 21 – παράγραφος 4 α (νέα)

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

6α) Στο άρθρο 21, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

4α. «Η Επιτροπή παρακολουθεί και αξιολογεί την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, τις πιθανές τάσεις και τις αρνητικές επιπτώσεις όσον αφορά, μεταξύ άλλων, την ανταγωνιστικότητα της ΕΕ και τις εταιρείες που επιδιώκουν να αποφύγουν να δεσμευθούν από τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, μέσω ετήσιων εκθέσεων στις οποίες αναλύονται οι στρεβλώσεις της αγοράς, το μέγεθος

της διαρροής άνθρακα και της διαρροής επενδύσεων, και η υποβάθμιση των ίδιων όρων ανταγωνισμού. Όπου αρμόζει, η Επιτροπή προτείνει μέτρα για την πρόληψη πιθανών αρνητικών επιπτώσεων. Το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου ένα έτος μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, η Επιτροπή αξιολογεί την ανταγωνιστικότητα της Ένωσης, τις μεταβολές των τιμών των δικαιωμάτων, τις εξελίξεις στην αγορά εργασίας, τις τιμές των αεροπορικών ναύλων, την αγοραστική δύναμη των νοικοκυριών και το μέγεθος της διαρροής άνθρακα και της διαρροής επιχειρηματικών δραστηριοτήτων ανά οικονομικό τομέα, μεταξύ άλλων μέσω ολοκληρωμένης εκτίμησης επιπτώσεων της δέσμης «Fit for 55». Σε συνέχεια του αποτελέσματος της εν λόγω αξιολόγησης, η Επιτροπή προσδιορίζει εάν δικαιολογείται η αναθεώρηση της παρούσας οδηγίας και, κατά περίπτωση, υποβάλλει νομοθετική πρόταση για τον σκοπό αυτόν, προκειμένου να επιτευχθεί μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου παγκοσμίως και να διατηρηθούν οι ίδιοι όροι ανταγωνισμού.»

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:02003L0087-20200101>)

Τροπολογία 39

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 8 – στοιχείο α

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 23 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 3δ παράγραφος 3, στο άρθρο 10 παράγραφος 4, στο άρθρο 10α παράγραφοι 1 και 8, στο άρθρο 10β παράγραφος 5, στο άρθρο 12 παράγραφος 7 τρίτο εδάφιο, στο άρθρο 19

Τροπολογία

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 3δ παράγραφος 3, **στο άρθρο 3ε**, στο άρθρο 10 παράγραφος 4, στο άρθρο 10α παράγραφοι 1 και 8, στο άρθρο 10β παράγραφος 5, στο άρθρο 12 παράγραφος 7 τρίτο εδάφιο, στο άρθρο 19

παράγραφος 3, στο άρθρο 22, στο άρθρο 24 παράγραφος 3, στο άρθρο 24α παράγραφος 1, στο άρθρο 25α παράγραφος 1 και στο άρθρο 28γ μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.

Τροπολογία 40

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 9

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 25α – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστική πράξη στην οποία παρατίθενται οι χώρες εκτός των χωρών του ΕΟΧ, της Ελβετίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, οι οποίες θεωρείται ότι εφαρμόζουν το CORSIA για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, με τιμή βάσης του 2019 για την περίοδο 2021-2023 και τιμή βάσης των 2019-2020 για κάθε επόμενο έτος. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 22α παράγραφος 2.

παράγραφος 3, στο άρθρο 22, στο άρθρο 24 παράγραφος 3, στο άρθρο 24α παράγραφος 1, στο άρθρο 25α παράγραφος 1 και στο άρθρο 28γ μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.

Τροπολογία

3. ***Τουλάχιστον μία φορά ετησίως***, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστική πράξη στην οποία παρατίθενται οι χώρες εκτός των χωρών του ΕΟΧ, της Ελβετίας και του Ηνωμένου Βασιλείου, οι οποίες θεωρείται ότι εφαρμόζουν το CORSIA για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, με τιμή βάσης του 2019 για την περίοδο 2021-2023 και τιμή βάσης των 2019-2020 για κάθε επόμενο έτος: ***εάν εγκριθεί τιμή βάσης από τον ΔΟΠΑ το 2022, η εν λόγω εκτελεστική πράξη ευθυγραμμίζεται με την τιμή βάσης που εγκρίθηκε το 2022. Από την 1η Ιανουαρίου 2027, η εν λόγω εκτελεστική πράξη περιλαμβάνει επίσης κατάλογο των χωρών που θεωρείται ότι δεν εφαρμόζουν το CORSIA.*** Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 22α παράγραφος 2.

Τροπολογία 41

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 9

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 25α – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Όσον αφορά τις εκπομπές από πτήσεις προς ή από χώρες που παρατίθενται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με την παράγραφο 3, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που κατέχουν πιστοποιητικό αερομεταφορέα που έχει εκδοθεί από χώρα ή που έχει καταχωριστεί σε χώρα που απαριθμείται σε αυτήν δεν υποχρεούνται να ακυρώνουν μονάδες όσον αφορά τις εν λόγω εκπομπές.

Τροπολογία

4. Όσον αφορά τις εκπομπές από πτήσεις προς ή από χώρες που παρατίθενται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με την παράγραφο 3, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που κατέχουν πιστοποιητικό αερομεταφορέα που έχει εκδοθεί από χώρα ή που έχει καταχωριστεί σε χώρα που απαριθμείται σε αυτήν, **ή που εξαιρείται από την υποχρεωτική αντιστάθμιση σύμφωνα με τις εξαιρέσεις που ορίζονται στα πρότυπα και στις συνιστώμενες πρακτικές του CORSIA**, δεν υποχρεούνται να ακυρώνουν μονάδες όσον αφορά τις εν λόγω εκπομπές.

Τροπολογία 42

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 9

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 25α – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. Όσον αφορά τις εκπομπές από πτήσεις από και προς **λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες και τα μικρά αναπτυσσόμενα νησιωτικά κράτη, όπως ορίζονται από τα Ηνωμένα Έθνη**, εκτός από εκείνες που παρατίθενται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με την παράγραφο 3, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών δεν υποχρεούνται να ακυρώνουν μονάδες.

Τροπολογία

6. Όσον αφορά τις εκπομπές από πτήσεις από και προς **χώρες που εξαιρούνται από την υποχρεωτική αντιστάθμιση σύμφωνα με τις εξαιρέσεις που ορίζονται στα πρότυπα και στις συνιστώμενες πρακτικές του CORSIA**, εκτός από εκείνες που παρατίθενται στην εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με την παράγραφο 3, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών δεν υποχρεούνται να ακυρώνουν μονάδες.

Τροπολογία 43

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

7. **Όταν η Επιτροπή διαπιστώνει σημαντική στρέβλωση του ανταγωνισμού η οποία είναι *επιζήμια* για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που κατέχουν πιστοποιητικό αερομεταφορέα το οποίο έχει εκδοθεί από κράτος μέλος ή που έχουν καταχωριστεί σε κράτος μέλος, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών, εξαρτήσεων και εδαφών του εν λόγω κράτους μέλους, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για την εξαίρεση των εν λόγω φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών από τις απαιτήσεις παράδοσης που ορίζονται στο άρθρο 12 παράγραφος 8 όσον αφορά τις εκπομπές από πτήσεις από και προς τις εν λόγω χώρες. Η στρέβλωση του ανταγωνισμού μπορεί να προκληθεί από τρίτη χώρα που εφαρμόζει το CORSIA με λιγότερο αυστηρό τρόπο στο εθνικό της δίκαιο ή που δεν εφαρμόζει τις διατάξεις του CORSIA κατά τρόπο ισότιμο για όλους τους αερομεταφορείς. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 22α παράγραφος 2.**

Τροπολογία

7. **Από το 2027, σε ετήσια βάση ή όποτε υποβάλλονται αποδεικτικά στοιχεία, η Επιτροπή αξιολογεί εάν υπάρχει σημαντική στρέβλωση του ανταγωνισμού η οποία οφείλεται σε μη συμμόρφωση τρίτης χώρας με το CORSIA ή σε λιγότερο αυστηρή εφαρμογή του CORSIA από τρίτη χώρα στο εσωτερικό της δίκαιο, ή όταν καθορίζεται, με βάση διαθέσιμα στοιχεία, ότι υφίσταται κίνδυνος στρέβλωσης της αγοράς ο οποίος απορρέει από την εν λόγω μη συμμόρφωση ή την εν λόγω λιγότερο αυστηρή εφαρμογή και είναι επιζήμιος για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που κατέχουν πιστοποιητικό αερομεταφορέα το οποίο έχει εκδοθεί από κράτος μέλος. Η στρέβλωση του ανταγωνισμού ή ο κίνδυνος στρέβλωσης της αγοράς μπορεί να προκληθεί από τρίτη χώρα που εφαρμόζει το CORSIA με λιγότερο αυστηρό τρόπο στο εθνικό της δίκαιο ή που δεν εφαρμόζει τις διατάξεις του CORSIA κατά τρόπο ισότιμο για όλους τους αερομεταφορείς. Όταν η αξιολόγηση επιβεβαιώνει ότι υφίσταται στρέβλωση του ανταγωνισμού ή κίνδυνος στρέβλωσης της αγοράς και απορρέει από τη μη συμμόρφωση με το CORSIA ή τη λιγότερο αυστηρή εφαρμογή του από τρίτη χώρα, η Επιτροπή λαμβάνει μέτρα προσωρινού χαρακτήρα για να εξαιρεθούν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που κατέχουν πιστοποιητικό αερομεταφορέα το οποίο έχει εκδοθεί από κράτος μέλος ή που έχουν καταχωριστεί σε κράτος μέλος, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών, εξαρτήσεων και εδαφών του εν λόγω κράτους μέλους από τις απαιτήσεις παράδοσης που ορίζονται στο άρθρο 12**

παράγραφος 8 και/ή για την εφαρμογή του ΣΕΔΕ της ΕΕ όσον αφορά τις εκπομπές από πτήσεις από και προς τον ΕΟΧ που εκτελούνται από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών από μη συμμορφούμενη τρίτη χώρα, και/ή εφαρμόζει άλλες λύσεις για τον μετριασμό των ανθρακούχων εκπομπών. Τα μέτρα προσωρινού χαρακτήρα εφαρμόζονται το πολύ επί 9 μήνες ή ωσότου διαπιστωθεί ότι δεν υφίσταται πλέον στρέβλωση του ανταγωνισμού ούτε κίνδυνος στρέβλωσης της αγοράς ή εάν μια τρίτη χώρα τηρεί το CORSIA με ικανοποιητικό τρόπο ή εφαρμόζει το CORSIA κατά τρόπο ισότιμο για όλους τους αερομεταφορείς. Στο τέλος της εννεάμηνης περιόδου, η Επιτροπή είτε παρατείνει τη διάρκεια των εν λόγω μέτρων είτε τα τροποποιεί ή τα ανακαλεί, με εκτελεστική πράξη που εκδίδεται από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 22α παράγραφος 2.

Τροπολογία 44

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 9 α (νέο)
Οδηγία 2003/87/ΕΚ
Άρθρο 29α – παράγραφος 4 α (νέα)

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

9α) στο άρθρο 29α, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

4α. «Το 2027 ή όποτε τεθεί σε πλειστηριασμό το 100 % της ποσότητας δικαιωμάτων, με εξαίρεση τα δικαιώματα που κατανέμονται δωρεάν όπως αναφέρεται στο άρθρο 3ε, για τα οποία θα έχει πραγματοποιηθεί δωρεάν κατανομή κατά το εν λόγω έτος, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, στην οποία θα πρέπει να εξετάζει εάν τα μέτρα του παρόντος άρθρου εξακολουθούν να είναι

αποτελεσματικά, ανταποκρίνονται στις ανάγκες της αγοράς ή πρέπει να τροποποιηθούν.»

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:02003L0087-20200101>)

Τροπολογία 45

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 9 β (νέο)

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 30 – παράγραφος 4 α (νέα)

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

9β) Στο άρθρο 30, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

4α. Έως την 1η Ιανουαρίου 2025, η Επιτροπή:

α) δημοσιεύει επικαιροποιημένη ανάλυση των κλιματικών επιπτώσεων των αεροπορικών μεταφορών πλην των εκπομπών CO₂, λαμβάνοντας υπόψη τις πλέον πρόσφατες επιστημονικές εργασίες, και αποφασίζει, κατά περίπτωση, να υποβάλει δέσμη νομοθετικών προτάσεων για την αντιμετώπιση και τη μείωση της έντασης των εκπομπών πλην του CO₂.

β) υποβάλλει, κατά περίπτωση, νομοθετική πρόταση δυνάμει της παρούσας οδηγίας σχετικά με μέτρο προσαρμογής άνθρακα για την αντιμετώπιση της διαρροής άνθρακα.

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:02003L0087-20200101>)

Τροπολογία 46

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 9 γ (νέο)

Οδηγία 2003/87/EK

Άρθρο 31 – παράγραφος 2 α (νέα)

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

9γ) Στο άρθρο 31, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

2α. «Η Επιτροπή αξιολογεί, έως [1 έτος μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας], την παρούσα οδηγία σύμφωνα με την αρχή «για κάθε θέσπιση, μία κατάργηση» και, κατά περίπτωση, υποβάλλει προτάσεις για την αντιστάθμιση των ρυθμιστικών επιβαρύνσεων σε σχέση με την οδηγία 2003/87/EK, μεταξύ άλλων με την αναθεώρηση ή την κατάργηση διατάξεων άλλων νομοθετικών πράξεων της ΕΕ που δημιουργούν αδικαιολόγητο ή υπερβολικό κόστος συμμόρφωσης στους θιγόμενους τομείς.»

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:02003L0087-20200101>)

Τροπολογία 47

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 10
Οδηγία 2003/87/EK
Παράρτημα Ι – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών είναι κάτοχος πιστοποιητικού αερομεταφορέα που έχει εκδοθεί από κράτος μέλος, ή έχει καταχωριστεί σε κράτος μέλος, **συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών, εξαρτήσεων και εδαφών** του εν λόγω κράτους μέλους·

Τροπολογία

α) ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών είναι κάτοχος πιστοποιητικού αερομεταφορέα που έχει εκδοθεί από κράτος μέλος, ή έχει καταχωριστεί σε κράτος μέλος, **εξαρτήσεις και εδάφη** του εν λόγω κράτους μέλους·

Τροπολογία 48

Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 10
Οδηγία 2003/87/EK
Παράρτημα Ι – στοιχείο β

β) παράγουν ετήσιες εκπομπές CO₂ άνω των 10 000 τόνων από τη χρήση αεροσκαφών με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg που πραγματοποιούν πτήσεις οι οποίες καλύπτονται από το παράρτημα I, εκτός από εκείνες που αναχωρούν και φθάνουν στο ίδιο κράτος μέλος
(συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών του ίδιου κράτους μέλους), από την 1η Ιανουαρίου 2019. Για τους σκοπούς του παρόντος σημείου, δεν λαμβάνονται υπόψη οι εκπομπές από τους ακόλουθους τύπους πτήσεων: i) πτήσεις με κυβερνητικά αεροσκάφη· ii) πτήσεις ανθρωπιστικής βοήθειας· iii) ιατρικές πτήσεις· iv) στρατιωτικές πτήσεις· v) πυροσβεστικές πτήσεις.

β) παράγουν ετήσιες εκπομπές CO₂ άνω των 10 000 τόνων από τη χρήση αεροσκαφών με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 5 700 kg που πραγματοποιούν πτήσεις οι οποίες καλύπτονται από το παράρτημα I, εκτός από εκείνες που αναχωρούν και φθάνουν στο ίδιο κράτος μέλος, από την 1η Ιανουαρίου 2019. Για τους σκοπούς του παρόντος σημείου, δεν λαμβάνονται υπόψη οι εκπομπές από τους ακόλουθους τύπους πτήσεων: i) πτήσεις με κυβερνητικά αεροσκάφη· ii) πτήσεις ανθρωπιστικής βοήθειας· iii) ιατρικές πτήσεις· iv) στρατιωτικές πτήσεις· v) πυροσβεστικές πτήσεις.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Τίτλος	Τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ όσον αφορά τη συμβολή των αεροπορικών μεταφορών στον στόχο της Ένωσης για μείωση των εκπομπών στο σύνολο της οικονομίας και για την κατάλληλη εφαρμογή ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου
Έγγραφο αναφοράς	COM(2021)0552 – C9-0319/2021 – 2021/0207(COD)
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	ENVI 13.9.2021
Γνωμοδότηση της Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	TRAN 13.9.2021
Συντάκτης γνωμοδότησης Ημερομηνία ορισμού	Jan-Christoph Oetjen 29.10.2021
Εξέταση στην επιτροπή	7.2.2022
Ημερομηνία έγκρισης	28.4.2022
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: 37 –: 6 0: 5
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Carlo Fidanza, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Έλενα Κουντουρά, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Henna Virkkunen, Petar Vitanov, Ελισσάβητ Βόζεμπεργκ-Βρυωνίδη, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Leila Chaibi, Clare Daly, Pär Holmgren

**ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ
ΣΤΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

37	+
ECR	Carlo Fidanza, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Paolo Borchia, Marco Campomenosi, Massimo Casanova
PPE	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elzbieta Katarzyna Lukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Ελισσάβετ Βότσεμπεργκ-Βρυονίδη, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Petar Vitanov

6	-
The Left	Leila Chaibi, Clare Daly
Verts/ALE	Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Pär Holmgren, Tilly Metz

5	0
ECR	Peter Lundgren
ID	Julie Lechanteux, Philippe Olivier
NI	Mario Furore
The Left	Έλενα Κουντουρά

Υπόμνημα των χρησιμοποιούμενων συμβόλων:

+ : υπέρ

- : κατά

0 : αποχή

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Τίτλος	Τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ όσον αφορά τη συνεισφορά των αερομεταφορών στον ενωσιακό στόχο για τη μείωση των εκπομπών στο σύνολο της οικονομίας και την ορθή εφαρμογή μέτρου βασιζόμενου στην παγκόσμια αγορά	
Έγγραφο αναφοράς	COM(2021)0552 – C9-0319/2021 – 2021/0207(COD)	
Ημερομηνία υποβολής στο ΕΚ	15.7.2021	
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην Ολομέλεια	ENVI 13.9.2021	
Γνωμοδοτικές επιτροπές Ημερομ. αναγγελίας στην Ολομέλεια	ITRE 11.11.2021	TRAN 13.9.2021
Αποφάσισε να μη γνωμοδοτήσει Ημερομηνία της απόφασης	ITRE 15.9.2021	
Εισηγητές Ημερομηνία ορισμού	Sunčana Glavak 17.9.2021	
Εξέταση στην επιτροπή	9.9.2021	10.2.2022
Ημερομηνία έγκρισης	17.5.2022	
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: –: 0:	66 9 12
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Mathilde Androuët, Margrete Auken, Simona Baldassarre, Marek Paweł Balt, Traian Băsescu, Aurélie Beigneux, Monika Beňová, Hildegard Bentele, Sergio Berlato, Alexander Bernhuber, Malin Björk, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Nathalie Colin-Oesterlé, Esther de Lange, Christian Doleschal, Marco Dreosto, Bas Eickhout, Cyrus Engerer, Agnès Evren, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Andreas Glück, Catherine Griset, Jytte Guteland, Teuvo Hakkarainen, Martin Hojsík, Pär Holmgren, Jan Huitema, Yannick Jadot, Adam Jarubas, Πέτρος Κόκκαλης, Ewa Kopacz, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Silvia Modig, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Ville Niinistö, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Jutta Paulus, Stanislav Polčák, Jessica Polfjård, Nicola Procaccini, Luisa Regimenti, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Sándor Rónai, Rob Rooken, Silvia Sardone, Christine Schneider, Günther Sidl, Ivan Vilibor Sinčić, Linea Sjøgaard-Lidell, Μαρία Σπυράκη, Nicolae Ștefănuță, Nils Torvalds, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Petar Vitanov, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska	
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Michael Bloss, Manuel Bompard, Milan Brglez, Στέλιος Κυμπουρόπουλος, Manuela Ripa, Christel Schaldemose, Vincenzo Sofo, Idoia Villanueva Ruiz	
Ημερομηνία κατάθεσης	20.5.2022	

**ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ
ΣΤΗΝ ΑΡΜΟΔΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

66	+
NI	Ivan Vilibor Sinčić
PPE	Hildegard Bentele, Alexander Bernhuber, Nathalie Colin-Oesterlé, Christian Doleschal, Agnès Evren, Adam Jarubas, Ewa Kopacz, Στέλιος Κυμπουρόπουλος, Esther de Lange, Peter Liese, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Dolors Montserrat, Ljudmila Novak, Stanislav Polčák, Jessica Polfjård, Luisa Regimenti, Christine Schneider, Μαρία Σπυράκη, Pernille Weiss
Renew	Pascal Canfin, Martin Hojsík, Jan Huitema, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Nicolae Ștefănuță, Linea Sogaard-Lidell, Nils Torvalds, Véronique Trillet-Lenoir, Emma Wiesner, Michal Wiezik
S&D	Marek Paweł Balt, Monika Beňová, Simona Bonafè, Milan Brglez, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Cyrus Engerer, Jytte Guteland, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Sándor Rónai, Christel Schaldemose, Günther Sidl, Petar Vitanov, Tiemo Wölken
The Left	Malin Björk, Manuel Bompard, Πέτρος Κόκκαλης, Silvia Modig, Idoia Villanueva Ruiz, Mick Wallace
Verts/ALE	Margrete Auken, Michael Bloss, Bas Eickhout, Pär Holmgren, Yannick Jadot, Tilly Metz, Ville Niinistö, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Manuela Ripa

9	-
ECR	Sergio Berlato, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Nicola Procaccini, Rob Rookoen, Vincenzo Sofò, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Sylvia Limmer

12	0
ID	Mathilde Androuët, Simona Baldassarre, Aurélie Beigneux, Marco Dreosto, Catherine Griset, Teuvo Hakkarainen, Joëlle Mélin, Silvia Sardone
NI	Edina Tóth
PPE	Traian Băsescu, Marian-Jean Marinescu
Renew	Andreas Glück

Υπόμνημα των χρησιμοποιούμενων συμβόλων:

+ : υπέρ

- : κατά

0 : αποχή