

I

(Νομοθετικές πράξεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 421/2014 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 16ης Απριλίου 2014

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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 192 παράγραφος 1,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,

Αφού ζήτησε τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο τομέας των αεροπορικών μεταφορών έχει έντονα διεθνή χαρακτήρα. Μια παγκόσμια προσέγγιση για την αντιμετώπιση των εκπομπών που προέρχονται από τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές προσφέρει τις καλύτερες προοπτικές για την εξασφάλιση της βιωσιμότητας μακροπρόθεσμα.
- (2) Η Ένωση καταβάλλει προσπάθειες με σκοπό να διασφαλίσει μια μελλοντική διεθνή συμφωνία για τον έλεγχο των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που οφείλονται στις αεροπορικές μεταφορές και, παράλληλα, περιορίζει τις επιπτώσεις στην κλιματική αλλαγή από τις δραστηριότητες των αεροπορικών μεταφορών από και προς τα αεροδρόμια της Ένωσης προβαίνοντας σε αυτόνομες ενέργειες. Προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι οι στόχοι αυτοί αλληλοϋποστηρίζονται και δεν συγκρούονται μεταξύ τους, είναι σκόπιμο να ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις και οι θέσεις που διατυπώνονται σε διεθνή φόρουμ και ιδίως να ληφθεί υπόψη το ψήφισμα που εξέδωσε η Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) στις 4 Οκτωβρίου 2013 κατά την 38η συνέλευσή της και το οποίο περιέχει την «Ανακεφαλαιωτική έκθεση της μόνιμης πολιτικής και των πρακτικών της ΔΟΠΑ στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος».
- (3) Κατά συνέπεια, προκειμένου να διατηρηθεί η ώθηση που επιτεύχθηκε στην 38η συνέλευση της ΔΟΠΑ το 2013 και να διευκολυνθεί η πρόοδος στην επερχόμενη 39η συνέλευση το 2016, είναι επιθυμητό να θεωρηθεί προσωρινά ότι ικανοποιούνται οι απαιτήσεις της οδηγίας 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾ για την περίοδο έως και την 31η Δεκεμβρίου 2016 όσον αφορά πτήσεις από και προς αεροδρόμια σε χώρες εκτός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού χώρου (ΕΟΧ). Με τον τρόπο αυτόν, η Ένωση υπογραμμίζει ότι μπορούν να ισχύσουν νομικές απαιτήσεις όσον αφορά πτήσεις από και προς αεροδρόμια που βρίσκονται σε κράτη του ΕΟΧ, κατά τον ίδιο τρόπο όπως μπορούν να ισχύσουν νομικές απαιτήσεις σχετικά με τις εκπομπές που οφείλονται σε πτήσεις μεταξύ των αεροδρομίων αυτών. Για λόγους ασφαλείας δικαίου, για τους σκοπούς της παρούσας παρέκκλισης, οι πτήσεις μεταξύ αεροδρομίων που βρίσκονται σε κράτη του ΕΟΧ και αεροδρομίων που βρίσκονται σε χώρες που έχουν προσχωρήσει στην Ένωση το 2013 θα πρέπει να θεωρούνται ως πτήσεις μεταξύ κρατών του ΕΟΧ.

⁽¹⁾ Γνώμη η οποία διατυπώθηκε στις 22 Ιανουαρίου 2014 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽²⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 3ης Απριλίου 2014 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 14ης Απριλίου 2014.

⁽³⁾ Οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32).

- (4) Υπενθυμίζεται ότι, σύμφωνα με την οδηγία 2003/87/ΕΚ, εναπόκειται στα κράτη μέλη να καθορίζουν τον τρόπο με τον οποίο χρησιμοποιούνται τα έσοδα από τον εκπλειστηριασμό των δικαιωμάτων. Τα έσοδα αυτά, ή το χρηματικό ισοδύναμό τους, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπιση της αλλαγής του κλίματος στην Ένωση και σε τρίτες χώρες, μεταξύ άλλων για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, την προσαρμογή στις επιπτώσεις της αλλαγής του κλίματος στην Ένωση και σε τρίτες χώρες, ιδίως σε αναπτυσσόμενες χώρες, τη χρηματοδότηση έρευνας και ανάπτυξης για τον μετριασμό και την προσαρμογή, συμπεριλαμβανομένων ιδίως των τομέων της αεροπλοΐας και των αεροπορικών μεταφορών, για τη μείωση των εκπομπών μέσω των μεταφορών με χαμηλές εκπομπές και για την κάλυψη του κόστους διαχείρισης του συστήματος της Ένωσης. Με τα έσοδα από τον πλειστηριασμό ή το χρηματικό ισοδύναμό τους, θα πρέπει επίσης να χρηματοδοτούνται οι συνεισφορές στο Παγκόσμιο Ταμείο Ενεργειακής Απόδοσης και Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας, καθώς και τα μέτρα για την αποτροπή της αποψίλωσης και τη διευκόλυνση της προσαρμογής των αναπτυσσόμενων χωρών. Η διαφάνεια σχετικά με τη χρησιμοποίηση των εσόδων από τον εκπλειστηριασμό των δικαιωμάτων βάσει της οδηγίας 2003/87/ΕΚ αποτελεί στοιχείο απαραίτητο για την υποστήριξη των δεσμεύσεων της Ένωσης. Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 525/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁾, τα κράτη μέλη πρέπει να υποβάλλουν στην Επιτροπή έκθεση σχετικά με τη χρησιμοποίηση των εσόδων από τον εκπλειστηριασμό αυτών των δικαιωμάτων.
- (5) Στις παρεκκλίσεις που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό λαμβάνονται υπόψη τα αποτελέσματα των διμερών και πολυμερών επαφών με τρίτες χώρες, τις οποίες η Επιτροπή θα διατηρήσει εξ ονόματος της Ένωσης, προκειμένου να προωθήσει τη χρήση αγορακεντρικών μηχανισμών για τη μείωση των εκπομπών των αεροπορικών μεταφορών.
- (6) Υπενθυμίζεται ότι η οδηγία 2003/87/ΕΚ προβλέπει την πιθανότητα θέσπισης μέτρων που τροποποιούν τις αεροπορικές δραστηριότητες που απαριθμούνται στο παράρτημα Ι της εν λόγω οδηγίας, όταν μια τρίτη χώρα εισάγει μέτρα για τη μείωση των επιπτώσεων από τις αεροπορικές μεταφορές στην κλιματική αλλαγή.
- (7) Η διαπραγμάτευση όλων των συμφωνιών που η Ένωση συνάπτει με τρίτες χώρες στον τομέα της αεροπλοΐας θα πρέπει να αποσκοπεί στη διαφύλαξη της ευελιξίας της Ένωσης να αναλαμβάνει δράση αναφορικά με περιβαλλοντικά ζητήματα, μεταξύ άλλων μέτρα για τον μετριασμό των επιπτώσεων από τις αεροπορικές μεταφορές στην κλιματική αλλαγή.
- (8) Για να αποφευχθεί τυχόν στρέβλωση του ανταγωνισμού, είναι σημαντικό όλες οι πτήσεις που πραγματοποιούν το ίδιο δρομολόγιο να αντιμετωπίζονται με τον ίδιο τρόπο.
- (9) Προς περαιτέρω αποφυγή δυσανάλογου διοικητικού φόρτου, για τους πολύ μικρούς φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει να προστεθεί μια προσωρινή εξαίρεση στο παράρτημα Ι της οδηγίας 2003/87/ΕΚ. Οι μη εμπορικοί φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών με εκπομπές χαμηλότερες των 1 000 τόνων CO₂ ετησίως θα πρέπει, κατά συνέπεια, να εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας, από 1ης Ιανουαρίου 2013 έως την 31η Δεκεμβρίου 2020.
- (10) Είναι σκόπιμο να καταστεί δυνατή η χρήση μιας εναλλακτικής προσέγγισης από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που είναι μικροί πρόξενοι εκπομπών, για την επαλήθευση των εκπομπών τους ούτως ώστε να μειωθεί περαιτέρω η διοικητική τους επιβάρυνση. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να εφαρμόζουν απλουστευμένα μέτρα που απευθύνονται ιδίως στις ανάγκες μη εμπορικών φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών που είναι μικροί πρόξενοι εκπομπών.
- (11) Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να αποδίδεται στην άμβλυση ή ακόμη και την εξάλειψη τυχόν προβλημάτων πρόσβασης και ανταγωνιστικότητας για τις εξόχως απόκεντρες περιοχές της Ένωσης. Έχοντας τούτο υπόψη, οι πτήσεις μεταξύ αεροδρομίου που βρίσκεται σε μια εξόχως απόκεντρη περιοχή κατά το άρθρο 349 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) και αεροδρομίου που βρίσκεται σε άλλη περιοχή του ΕΟΧ θα πρέπει επίσης να συμπεριληφθούν στην παρέκκλιση που θεσπίζεται βάσει του παρόντος κανονισμού.
- (12) Για λόγους ασφάλειας δικαίου, για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και τις εθνικές αρχές, είναι σκόπιμο να επιτραπεί έως το 2015 η παράδοση δικαιωμάτων και η υποβολή εκθέσεων για τις εκπομπές του 2013.
- (13) Για την εφαρμογή αυτής της παρέκκλισης, είναι σημαντικό να γίνει υπόμνηση ότι οι μέθοδοι για την κατανομή και την έκδοση δικαιωμάτων σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών παραμένουν εκείνες που θεσπίστηκαν με την οδηγία 2003/87/ΕΚ, δηλαδή υπολογισμός που βασίζεται σε εξακριβωμένα τονοχιλιομετρικά δεδομένα όσον αφορά τις σχετικές περιόδους που αναφέρονται εκεί.
- (14) Μετά τη συνέλευση της ΔΟΠΑ του 2016 και βάσει του αποτελέσματός της, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει πλήρη έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Στην έκθεση αυτή, η Επιτροπή, μεταξύ άλλων, θα πρέπει να εξετάζει όλες τις επιλογές για την κάλυψη των εκπομπών από αεροπορικές δραστηριότητες και, εφόσον ενδεικνύεται, να προτείνει ταχέως μέτρα με σκοπό να εξασφαλιστεί ότι θα ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο και ότι θα αντιμετωπιστούν οποιαδήποτε θέματα αφορούν την εφαρμογή της παρέκκλισης. Η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να εξετάσει με ιδιαίτερη προσοχή την περιβαλλοντική αποτελεσματικότητα του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EU ETS) και, στο πλαίσιο αυτό, την ιδιαίτερη συνεισφορά του τομέα των αεροπορικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των όρων για την καλύτερη εναρμόνιση των κανόνων που διέπουν τις αεροπορικές δραστηριότητες και τις στατικές εγκαταστάσεις, αντιστοίχως.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 525/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2013, σχετικά με μηχανισμό παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και άλλων πληροφοριών σε εθνικό και ενωσιακό επίπεδο που αφορούν την αλλαγή του κλίματος και την κατάργηση της απόφασης αριθ. 280/2004/ΕΚ (ΕΕ L 165 της 18.6.2013, σ. 13).

- (15) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού και ειδικότερα η εισαγωγή προσωρινής παρέκκλισης για την παρακολούθηση, την έκθεση και την παραχώρηση δικαιωμάτων από πτήσεις προς και από χώρες εκτός του ΕΟΧ από 1ης Ιανουαρίου 2013 έως την 31η Δεκεμβρίου 2016, με σκοπό την ελάφρυνση του διοικητικού φόρτου και την απλοποίηση της διοίκησης του συστήματος, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορούν όμως, λόγω των διαστάσεων και των αποτελεσμάτων της δράσης να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η οποία διατυπώνεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (16) Έχει σημασία να διασφαλισθεί ασφάλεια δικαίου, για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και τις εθνικές αρχές, έχοντας υπόψη την καταληκτική ημερομηνία παράδοσης της 30ής Απριλίου 2014, όπως αναφέρεται στην οδηγία 2003/87/ΕΚ. Συνεπώς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να τύχει εφαρμογής από την ημερομηνία της έκδοσής του.
- (17) Η οδηγία 2003/87/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί ανάλογα,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 2003/87/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

- 1) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 28α

Παρεκκλίσεις που εφαρμόζονται πριν από τη θέση σε ισχύ από το 2020 της διεθνούς συμφωνίας για την εφαρμογή ενός ενιαίου παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου

1. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 12 παράγραφος 2α, το άρθρο 14 παράγραφος 3 και το άρθρο 16, τα κράτη μέλη θεωρούν ότι ικανοποιούνται οι απαιτήσεις των εν λόγω διατάξεων και δεν αναλαμβάνουν δράση κατά των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών όσον αφορά:
- α) όλες τις εκπομπές πτήσεων από και προς αεροδρόμια που βρίσκονται σε χώρες εκτός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) σε κάθε ημερολογιακό έτος από 1ης Ιανουαρίου 2013 έως την 31η Δεκεμβρίου 2016·
- β) όλες τις εκπομπές πτήσεων μεταξύ ενός αεροδρομίου που βρίσκεται σε μια εξόχως απόκεντρη περιοχή κατά την έννοια του άρθρου 349 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) και ενός αεροδρομίου που βρίσκεται σε μια άλλη περιοχή του ΕΟΧ για κάθε ημερολογιακό έτος από 1ης Ιανουαρίου 2013 έως την 31η Δεκεμβρίου 2016·
- γ) την παράδοση των δικαιωμάτων που αντιστοιχούν στις επαληθευμένες εκπομπές του 2013 από πτήσεις μεταξύ αεροδρομίων που βρίσκονται σε κράτη του ΕΟΧ, που πραγματοποιήθηκαν έως τις 30 Απριλίου του 2015 και όχι έως τις 30 Απριλίου 2014, και τις επαληθευμένες εκπομπές του 2013 για τις πτήσεις εκείνες για τις οποίες έχει υποβληθεί έκθεση έως τις 31 Μαρτίου 2015 και όχι έως τις 31 Μαρτίου 2014.

Για τους σκοπούς των άρθρων 11α, 12 και 14, οι επαληθευμένες εκπομπές από πτήσεις άλλες από εκείνες που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο θεωρείται ότι είναι οι επαληθευμένες εκπομπές του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

2. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 3ε παράγραφος 5 και το άρθρο 3στ, στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που επωφελούνται από τις παρεκκλίσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 1 στοιχεία α) και β) του παρόντος άρθρου εκχωρείται αριθμός δωρεάν δικαιωμάτων μειωμένος κατ' αναλογία προς τη μείωση της υποχρεωτικής παράδοσης δικαιωμάτων που προβλέπεται στα εν λόγω στοιχεία.

Κατά παρέκκλιση του άρθρου 3στ παράγραφος 8, τα δικαιώματα που δεν έχουν κατανεμηθεί ως αποτέλεσμα της εφαρμογής του πρώτου εδαφίου της παρούσας παραγράφου ακυρώνονται.

Όσον αφορά τη δραστηριότητα για την περίοδο από 1ης Ιανουαρίου 2013 έως την 31η Δεκεμβρίου 2016, τα κράτη μέλη δημοσιεύουν τον αριθμό των δωρεάν δικαιωμάτων αεροπορικών μεταφορών που εκχωρούνται σε κάθε αερομεταφορέα έως την 1η Αυγούστου 2014.

3. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 3δ, τα κράτη μέλη θέτουν σε πλειστηριασμό έναν αριθμό δικαιωμάτων αεροπορικών μεταφορών ο οποίος είναι μειωμένος κατ' αναλογία προς τη μείωση του συνολικού αριθμού δικαιωμάτων που έχουν εκχωρηθεί.

4. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 3δ παράγραφος 3, ο αριθμός δικαιωμάτων που τίθενται σε πλειστηριασμό από κάθε κράτος μέλος για την περίοδο από 1ης Ιανουαρίου 2013 έως την 31η Δεκεμβρίου 2016 μειώνεται ώστε να αντιστοιχεί με το μεριδίό του για τις εκπομπές των αεροπορικών μεταφορών από πτήσεις που δεν υπόκεινται στις παρεκκλίσεις που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β) της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.

5. Κατά παρέκκλιση του άρθρου 3ζ, δεν ζητείται από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών να υποβάλλουν σχέδια παρακολούθησης στα οποία καθορίζονται μέτρα για την παρακολούθηση και την υποβολή σχετικής έκθεσης όσον αφορά τις εκπομπές που αφορούν τις πτήσεις που υπόκεινται στις παρεκκλίσεις που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β) της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.

6. Κατά παρέκκλιση από τα άρθρα 3ζ, 12, 15 και 18α, αν οι συνολικές ετήσιες εκπομπές ενός φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών είναι χαμηλότερες από 25 000 τόνους CO₂, οι εκπομπές του θεωρούνται επαληθευμένες εφόσον προσδιορίζονται βάσει του εργαλείου για μικρούς προξένους εκπομπών το οποίο έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 606/2010 της Επιτροπής (*) και έχει τροφοδοτηθεί από την υπηρεσία Eurocontrol με στοιχεία τα οποία προέρχονται από την εγκατάστασή της για την υποστήριξη του ΣΕΔΕ. Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν απλοποιημένες διαδικασίες για τους μη εμπορικούς φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών εάν οι εν λόγω διαδικασίες παρέχουν επίπεδο ακρίβειας όχι κατώτερο από αυτό που παρέχει το εργαλείο μικρών προξένων εκπομπών.

7. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, οι πτήσεις μεταξύ αεροδρομίων που βρίσκονται σε κράτη του ΕΟΧ και των χωρών που προσχώρησαν στην Ένωση το 2013 θεωρούνται πτήσεις μεταξύ αεροδρομίων που βρίσκονται σε κράτη του ΕΟΧ.

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

Στην έκθεσή της, η Επιτροπή εξετάζει και, κατά περίπτωση, υποβάλλει προτάσεις σχετικά με το κατάλληλο πεδίο εφαρμογής για την κάλυψη των εκπομπών που οφείλονται στις δραστηριότητες από και προς αεροδρόμια που βρίσκονται σε χώρες εκτός του ΕΟΧ από 1ης Ιανουαρίου 2017 και έπειτα. Στην έκθεσή της η Επιτροπή εξετάζει επίσης λύσεις για θέματα τα οποία μπορεί να προκύψουν κατά την εφαρμογή των παραγράφων 1 έως 4 του παρόντος άρθρου, τηρώντας παράλληλα την αρχή της ίσης μεταχείρισης για όλους τους αερομεταφορείς στο ίδιο δρομολόγιο.

2) Στο παράρτημα I, στήλη «Δραστηριότητες», υπό τον τίτλο «Αεροπορικές μεταφορές», προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο μετά το στοιχείο ι):

«ια) από την 1η Ιανουαρίου 2013 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 οι πτήσεις οι οποίες, εξαιρουμένου του παρόντος σημείου, θα ενέπιπταν σε αυτή τη δραστηριότητα και οι οποίες εκτελούνται από μη εμπορικό φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών που πραγματοποιεί πτήσεις με συνολικές ετήσιες εκπομπές μικρότερες από 1 000 τόνους ετησίως.».

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την ημερομηνία της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από τις 30 Απριλίου 2014.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Στρασβούργο, 16 Απριλίου 2014.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

M. SCHULZ

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

Δ. ΚΟΥΡΚΟΥΛΑΣ

(*) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 606/2010 της Επιτροπής, της 9ης Ιουλίου 2010, με τον οποίο εγκρίνεται απλουστευμένο εργαλείο που εκπονήθηκε από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol) για τον υπολογισμό της κατανάλωσης καυσίμου από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών με χαμηλά επίπεδα εκπομπών (ΕΕ L 175 της 10.7.2010, σ. 25).».