

## ΟΔΗΓΙΕΣ

## ΟΔΗΓΙΑ 2008/101/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 19ης Νοεμβρίου 2008

για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ ώστε να ενταχθούν οι αεροπορικές δραστηριότητες στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

εκπομπών αερίων θερμοκηπίου κατά τρόπο αποτελεσματικό σε σχέση με το κόστος και οικονομικά αποδοτικό.

Έχοντας υπόψη:

- (2) Απώτερος στόχος της σύμβασης πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την αλλαγή του κλίματος (UNFCCC), που εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με την απόφαση 94/69/ΕΚ του Συμβουλίου <sup>(5)</sup>, είναι η σταθεροποίηση των συγκεντρώσεων των αερίων θερμοκηπίου στην ατμόσφαιρα σε επίπεδα τα οποία αποτρέπουν τις επικίνδυνες ανθρωπογενείς παρεμβάσεις στο κλιματικό σύστημα.

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 175 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής,

- (3) Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο των Βρυξελλών, της 8ης και 9ης Μαρτίου 2007, υπογράμμισε τη θεμελιώδη σημασία της επίτευξης του στρατηγικού στόχου του περιορισμού της παγκόσμιας μέσης αύξησης της θερμοκρασίας το πολύ σε 2 °C σε σχέση με τα επίπεδα της προβιομηχανικής εποχής. Τα τελευταία επιστημονικά ευρήματα που ανέφερε η Διακυβερνητική Ομάδα για την Αλλαγή του Κλίματος (IPCC) στην τέταρτη έκθεση αξιολόγησής της καταδεικνύουν ακόμη σαφέστερα ότι οι αρνητικές επιπτώσεις της αλλαγής του κλίματος δημιουργούν διαρκώς μεγαλύτερους κινδύνους για τα οικοσυστήματα και την παραγωγή τροφίμων, για την επίτευξη αιφόρου ανάπτυξης και των αναπτυξιακών στόχων της χιλιετηρίδας, καθώς και για την ανθρώπινη υγεία και ασφάλεια. Για να εξακολουθήσει να υφίσταται η δυνατότητα επίτευξης του στόχου των 2 °C απαιτείται η σταθεροποίηση των συγκεντρώσεων αερίων θερμοκηπίου στην ατμόσφαιρα σε περίπου 450 ppmv ισοδύναμου CO<sub>2</sub>, πράγμα που προϋποθέτει ότι οι παγκόσμιες εκπομπές αερίων θερμοκηπίου θα κορυφωθούν κατά τα επόμενα 10 έως 15 έτη και θα μειωθούν σημαντικά παγκοσμίως έως το 2050 τουλάχιστον κατά 50 % σε σχέση με το επίπεδο του 1990.

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής <sup>(1)</sup>,τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών <sup>(2)</sup>,Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης <sup>(3)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με την 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 <sup>(4)</sup>, καθιερώθηκε σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας ώστε να προωθηθεί η μείωση των

- (4) Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο τόνισε ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση δεσμεύεται να μετατρέψει την Ευρώπη σε μια ιδιαίτερα αποδοτική από ενεργειακή άποψη οικονομία με χαμηλές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και, έως ότου συναφθεί παγκόσμια και συνολική συμφωνία για τη μετά το 2012 περίοδο, ανέλαβε σθεναρή ανεξάρτητη δέσμευση ώστε η ΕΕ να επιτύχει μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου κατά 20 % τουλάχιστον έως το 2020 σε σχέση με τα επίπεδα του 1990. Ο περιορισμός των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις αεροπορικές δραστηριότητες αποτελεί σημαντική συμβολή που συνάδει με την παρούσα δέσμευση.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 175 της 27.7.2007, σ. 47.<sup>(2)</sup> ΕΕ C 305 της 15.12.2007, σ. 15.<sup>(3)</sup> Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 13ης Νοεμβρίου 2007 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα), κοινή θέση του Συμβουλίου της 18ης Απριλίου 2008 (ΕΕ C 122 E της 20.5.2008, σ. 19) και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 8ης Ιουλίου 2008. (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα). Απόφαση του Συμβουλίου της 24ης Οκτωβρίου 2008.<sup>(4)</sup> ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32.<sup>(5)</sup> ΕΕ L 33 της 7.2.1994, σ. 11.

- (5) Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο τόνισε ότι η ΕΕ δεσμεύεται για παγκόσμια και συνολική συμφωνία για μειώσεις των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου για τη μετά το 2012 περίοδο, ανταποκρινόμενη κατά τρόπο αποτελεσματικό, αποδοτικό και δίκαιο στον βαθμό που απαιτείται για την αντιμετώπιση των προκλήσεων της αλλαγής του κλίματος. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο υιοθετεί το στόχο της ΕΕ για μείωση κατά 30 % των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου ως το 2020 σε σχέση με το 1990, ώστε να συμβάλει στην επίτευξη παγκόσμιας και συνολικής συμφωνίας για τη μετά το 2012 περίοδο, υπό τον όρο ότι και άλλες ανεπτυγμένες χώρες θα δεσμευθούν για ανάλογες μειώσεις εκπομπών και ότι οι πιο προηγμένες οικονομικά αναπτυσσόμενες χώρες θα συμβάλουν καταλλήλως ανάλογα με τις ευθύνες τους και τις αντίστοιχες δυνατότητές τους. Η ΕΕ συνεχίζει να κατέχει την πρωτοπορία στις διαπραγματεύσεις για μια φιλόδοξη διεθνή συμφωνία που θα επιτύχει τον στόχο του περιορισμού της αύξησης της παγκόσμιας θερμοκρασίας σε 2 °C και ενθαρρύνεται από την πρόοδο που σημειώθηκε προς την επίτευξη του στόχου αυτού κατά τη 13η διάσκεψη των συμβαλλομένων μερών της UNFCCC στο Μπαλί τον Δεκέμβριο του 2007. Η ΕΕ θα επιδιώξει να διασφαλίσει ότι η παγκόσμια αυτή συμφωνία θα περιλαμβάνει μέτρα για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις αεροπορικές μεταφορές και, στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει ποιες τροποποιήσεις της παρούσας οδηγίας είναι απαραίτητες για την εφαρμογή της στους φορείς αεροπορικών μεταφορών.
- (6) Στις 14 Φεβρουαρίου 2007, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε ψήφισμα για την κλιματική μεταβολή<sup>(1)</sup>, το οποίο κάνει λόγο για τον στόχο περιορισμού της αύξησης της μέσης θερμοκρασίας της γης κατά 2 °C πάνω από τα επίπεδα πριν από την εκβιομηχάνιση, προτρέπει την ΕΕ να διατηρήσει τον ηγετικό της ρόλο στις διαπραγματεύσεις για τη δημιουργία διεθνούς πλαισίου για την κλιματική μεταβολή μετά το 2012 και να κρατήσει σε υψηλό επίπεδο τις φιλοδοξίες της κατά τις μελλοντικές συζητήσεις με τους διεθνείς εταίρους της, ενώ παράλληλα υπογραμμίζει την ανάγκη για γενική μείωση των εκπομπών κατά 30 % ως προς τα επίπεδα του 1990 σε όλες τις βιομηχανικές χώρες έως το 2020, προκειμένου να επιτευχθεί μείωση της τάξης του 60 έως 80 % έως το 2050.
- (7) Η UNFCCC επιβάλλει σε όλα τα συμβαλλόμενα μέρη την υποχρέωση να καταρτίσουν και να εφαρμόσουν εθνικά και, κατά περίπτωση, περιφερειακά προγράμματα μέτρων με σκοπό τον μετριασμό της αλλαγής του κλίματος.
- (8) Το προσαρτημένο στην UNFCCC πρωτόκολλο του Κιότο, που εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με την απόφαση 2002/358/EK του Συμβουλίου<sup>(2)</sup>, επιβάλλει στις ανεπτυγμένες χώρες την υποχρέωση να επιδιώξουν, μέσω της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ/ICAO), τον περιορισμό ή τη μείωση των μη ελεγχόμενων βάσει του πρωτοκόλλου του Μόντρεαλ εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από αεροπορικές μεταφορές.
- (9) Μολονότι η Κοινότητα δεν συγκαταλέγεται μεταξύ των μερών της σύμβασης του Σικάγου του 1944 για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία (σύμβαση του Σικάγου), όλα τα κράτη μέλη είναι μέρη της και μέλη της ΔΟΠΑ. Τα κράτη μέλη εξακολουθούν να υποστηρίζουν τη συνεργασία με άλλα κράτη στα πλαίσια της ΔΟΠΑ για την ανάπτυξη μέτρων, καθώς και προσανατολισμένων στην αγορά μέσων, για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων των αεροπορικών μεταφορών στην αλλαγή του κλίματος. Στην έκτη συνεδρίαση της επιτροπής της ΔΟΠΑ για την προστασία του περιβάλλοντος στις αεροπορικές μεταφορές, το 2004, υπήρξε συμφωνία ως προς το ότι η καθιέρωση ειδικού συστήματος εμπορίας εκπομπών για την αεροπορία, βασισμένου σε νέο νομικό μέσο υπό την αιγίδα της ΔΟΠΑ, δεν ήταν τότε αρκετά ελκυστική ώστε να επιδιωχθεί περαιτέρω. Κατόπιν αυτού, το ψήφισμα αριθ. 35-5 της Συνέλευσης της ΔΟΠΑ που διεξήχθη τον Σεπτέμβριο του 2007 δεν πρότεινε νέο νομικό μέσο αλλά, αντ' αυτού, επικρότησε την ανοικτή εμπορία εκπομπών και την ευχέρεια των κρατών να εντάξουν τις εκπομπές των διεθνών αεροπορικών μεταφορών στα οικεία συστήματα εμπορίας εκπομπών. Στο προσάρτημα L του ψηφίσματος A36-22 της 36ης Συνέλευσης της ΔΟΠΑ που διεξήχθη τον Σεπτέμβριο του 2007, καλούνται τα συμβαλλόμενα μέρη να μην εφαρμόσουν σύστημα εμπορίας εκπομπών στους φορείς αεροπορικών μεταφορών άλλων συμβαλλομένων μερών εκτός αν υπάρχουν αμοιβαίες συμφωνίες μεταξύ των κρατών αυτών. Υπενθυμίζοντας ότι η σύμβαση του Σικάγου αναγνωρίζει ρητά το δικαίωμα κάθε συμβαλλόμενου μέρους να εφαρμόζει χωρίς διακρίσεις στα αεροσκάφη όλων των κρατών τους οικείους νόμους και κανονισμούς περί αεροπορικών μεταφορών, τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και 15 άλλα ευρωπαϊκά κράτη διατύπωσαν επιφύλαξη για το εν λόγω ψήφισμα και επιφυλάχθηκαν του δικαιώματος, δυνάμει της σύμβασης του Σικάγου, να θέσουν σε ισχύ και να εφαρμόσουν χωρίς διακρίσεις μέτρα προσανατολισμένα στην αγορά σε όλους τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών όλων των κρατών που παρέχουν υπηρεσίες προς, από και εντός της επικρατείας τους.
- (10) Το έκτο πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον, που θεσπίστηκε με την απόφαση 1600/2002/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>(3)</sup>, προέβλεπε τον προσδιορισμό και την ανάληψη ειδικών δράσεων από την Κοινότητα για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα αεροσκάφη, εφόσον δεν είχε συμφωνηθεί ανάλογη δράση στα πλαίσια της ΔΟΠΑ μέχρι το 2002. Στα συμπεράσματα του Οκτωβρίου 2002, του Δεκεμβρίου 2003 και του Οκτωβρίου 2004, το Συμβούλιο ζήτησε επανειλημμένα από τη Επιτροπή να προτείνει μέτρα για τον περιορισμό των επιπτώσεων των διεθνών αεροπορικών μεταφορών στην αλλαγή του κλίματος.
- (11) Για να προκύψουν οι αναγκαίες μειώσεις, θα πρέπει να εφαρμοστούν πολιτικές και μέτρα σε εθνικό και κοινοτικό επίπεδο σε όλους τους τομείς της οικονομίας της Κοινότητας. Εάν οι επιπτώσεις του κλάδου των αερομεταφορών στην αλλαγή του κλίματος εξακολουθήσουν να εντείνονται με το σημερινό ρυθμό, θα υπονομεύσουν σε μεγάλο βαθμό τις μειώσεις που έχουν επιτύχει άλλοι κλάδοι για την καταπολέμηση της αλλαγής του κλίματος.

(1) ΕΕ C 287 Ε της 29.11.2007, σ. 344.

(2) ΕΕ L 130 της 15.5.2002, σ. 1.

(3) ΕΕ L 242 της 10.9.2002, σ. 1.

- (12) Με την ανακοίνωση που εξέδωσε στις 27 Σεπτεμβρίου 2005 προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, με τίτλο «Περιορισμός του αντίκτυπου των αερομεταφορών στην αλλαγή του κλίματος», η Επιτροπή ενέκρινε στρατηγική για τον περιορισμό των επιπτώσεων των αερομεταφορών στην αλλαγή του κλίματος. Η στρατηγική προτείνει, ως μέρος μιας ολοκληρωμένης δέσμης μέτρων, την υπαγωγή των αερομεταφορών στο κοινοτικό σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής και προβλέπει τη σύσταση ομάδας εργασίας για τις αερομεταφορές με ευρεία συμμετοχή ενδιαφερομένων, στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού προγράμματος για την αλλαγή του κλίματος, η οποία θα αναλάβει τη μελέτη τρόπων υπαγωγής των αερομεταφορών στο κοινοτικό σύστημα. Με τα συμπεράσματα της 2ας Δεκεμβρίου 2005, το Συμβούλιο αναγνωρίζει ότι, από οικονομική και περιβαλλοντική άποψη, η ένταξη του τομέα των αεροπορικών μεταφορών στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών φαίνεται να αποτελεί την καλύτερη προοπτική και προτρέπει την Επιτροπή να υποβάλει νομοθετική πρόταση έως το τέλος του 2006. Με το ψήφισμά του της 4ης Ιουλίου 2006 σχετικά με τον περιορισμό του αντίκτυπου των αερομεταφορών στην αλλαγή του κλίματος <sup>(1)</sup>, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αναγνωρίζει ότι η εμπορία δικαιωμάτων εκπομπών μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στο πλαίσιο ολοκληρωμένης δέσμης μέτρων για την αντιμετώπιση του αντίκτυπου των αερομεταφορών στο κλίμα, με την προϋπόθεση ότι έχει σχεδιαστεί κατάλληλα.
- (13) Μια συνολική δέσμη μέτρων πρέπει να περιλαμβάνει επίσης επιχειρησιακά και τεχνολογικά μέτρα. Βελτιώσεις της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού και των προγραμμάτων SESAR θα μπορούσαν να συμβάλουν στην αύξηση της συνολικής απόδοσης των καυσίμων ακόμη και κατά 12 %. Η έρευνα σε νέες τεχνολογίες, περιλαμβανομένων των μεθόδων για τη βελτίωση της απόδοσης των καυσίμων των αεροσκαφών, μπορεί να μειώσει περαιτέρω τις εκπομπές από τις αερομεταφορές.
- (14) Στόχος των τροποποιήσεων που επιφέρει η παρούσα οδηγία στην οδηγία 2003/87/ΕΚ είναι ο περιορισμός των επιπτώσεων των αεροπορικών μεταφορών στην αλλαγή του κλίματος με την ένταξη των εκπομπών που προέρχονται από αεροπορικές δραστηριότητες στο κοινοτικό σύστημα.
- (15) Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών ασκούν αμεσότερο έλεγχο ως προς τον τύπο του χρησιμοποιούμενου αεροσκάφους και τον τρόπο εκτέλεσης των πτήσεων και, για τον λόγο αυτό, θα πρέπει να είναι υπεύθυνοι για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που επιβάλλει η παρούσα οδηγία, περιλαμβανομένης της υποχρέωσης να καταρτίσουν σχέδιο παρακολούθησης και να παρακολουθούν και να αναφέρουν τις εκπομπές σύμφωνα με το εν λόγω σχέδιο. Η ταυτότητα των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορεί να προσδιοριστεί με τη χρήση κωδικών της ΔΟΠΑ ή άλλων αναγνωρισμένων κωδικών αναγνώρισης πτήσεων. Εάν δεν είναι γνωστή η ταυτότητα του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, θα πρέπει να θεωρείται ως φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών ο ιδιοκτήτης του αεροσκάφους, εκτός εάν αυτός υποδείξει άλλο πρόσωπο ως φορέα.
- (16) Για να αποφευχθούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και να βελτιωθεί η περιβαλλοντική αποτελεσματικότητα, στο κοινοτικό σύστημα θα πρέπει να ενταχθούν οι εκπομπές από όλες τις πτήσεις προς και από κοινοτικά αεροδρόμια από το 2012.
- (17) Η Κοινότητα και τα κράτη μέλη της θα πρέπει να εξακολουθήσουν να επιδιώκουν συμφωνία για παγκόσμια μέτρα μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις αεροπορικές μεταφορές. Το κοινοτικό σύστημα μπορεί να λειτουργήσει ως υπόδειγμα για την παγκόσμια χρησιμοποίηση του συστήματος εμπορίας εκπομπών. Η Κοινότητα και τα κράτη μέλη της θα πρέπει να συνεχίσουν να είναι σε επαφή με τρίτες χώρες κατά τη διάρκεια της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας και να ενθαρρύνουν τις τρίτες χώρες να λάβουν ανάλογα μέτρα. Εάν τρίτη χώρα θεσπίσει μέτρα, που έχουν περιβαλλοντικό αποτέλεσμα τουλάχιστον ισοδύναμο με αυτό της παρούσας οδηγίας, για τον περιορισμό των κλιματικών επιπτώσεων των πτήσεων προς την Κοινότητα, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει τις επιλογές που υφίστανται για τη βέλτιστη αλληλεπίδραση μεταξύ του κοινοτικού συστήματος και των μέτρων αυτής της χώρας, έπειτα από διαβούλευση με την εν λόγω χώρα. Τα συστήματα εμπορίας εκπομπών που αναπτύσσονται σε τρίτες χώρες αρχίζουν να προβλέπουν βέλτιστη αλληλεπίδραση με το κοινοτικό σύστημα, σε σχέση με την κάλυψη της αεροπορίας. Διμερείς ρυθμίσεις για τη σύνδεση του κοινοτικού συστήματος με άλλα συστήματα εμπορίας για να διαμορφωθεί ένα κοινό σύστημα ή για τη συνεκτίμηση αντίστοιχων μέτρων για την αποφυγή διπλής ρύθμισης θα μπορούσαν να αποτελέσουν ένα βήμα προς μια παγκόσμια συμφωνία. Όταν γίνονται τέτοιου είδους διμερείς ρυθμίσεις, η Επιτροπή δύναται να τροποποιεί τους τύπους των αεροπορικών δραστηριοτήτων που περιλαμβάνονται στο κοινοτικό σύστημα, περιλαμβανομένων επακόλουθων αναπροσαρμογών της συνολικής ποσότητας δικαιωμάτων που θα χορηγηθούν στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών.
- (18) Σύμφωνα με την αρχή της βελτίωσης της νομοθεσίας, ορισμένες πτήσεις θα πρέπει να εξαιρούνται από το κοινοτικό σύστημα. Προς περαιτέρω αποφυγή δυσανάλογου διοικητικού φόρτου, οι φορείς εμπορικής εκμετάλλευσης αεροπορικών μεταφορών που πραγματοποιούν, κατά τη διάρκεια τριών διαδοχικών τετράμηνων περιόδων, λιγότερες από 243 πτήσεις ανά περίοδο θα εξαιρούνται από την εφαρμογή του κοινοτικού συστήματος. Από τη ρύθμιση αυτή θα ωφεληθούν οι αερογραμμές που πραγματοποιούν περιορισμένες υπηρεσίες στα πλαίσια του πεδίου εφαρμογής του κοινοτικού συστήματος, περιλαμβανομένων των αερογραμμών από αναπτυσσόμενες χώρες.
- (19) Οι αεροπορικές μεταφορές έχουν επίπτωση στην αλλαγή του κλίματος μέσω της έκλυσης διοξειδίου του άνθρακα, οξειδίων του αζώτου, υδρατμών και σωματιδίων θεικών ενώσεων και αιθάλης. Η IPCC υπολόγισε ότι η συνολική επίπτωση των αερομεταφορών στο κλίμα είναι, σήμερα, διπλάσια έως τετραπλάσια εκείνης που προκύπτει μόνον από τις έως

(<sup>1</sup>) EE C 303 E της 13.12.2006, σ. 119.

τώρα εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από αυτές. Από τα αποτελέσματα πρόσφατων ερευνών που διεξήχθησαν στην Κοινότητα προκύπτει ότι η συνολική επίπτωση των αερομεταφορών στο κλίμα ενδέχεται να είναι περίπου διπλάσια της επίπτωσης μόνο του διοξειδίου του άνθρακα. Σε καμία όμως από τις εκτιμήσεις αυτές δεν έχουν ληφθεί υπόψη οι επιδράσεις από τα θυσανόμορφα νέφη, για τις οποίες υπάρχει μεγάλη αβεβαιότητα. Σύμφωνα με το άρθρο 174 παράγραφος 2 της συνθήκης, η κοινοτική πολιτική στον τομέα του περιβάλλοντος πρέπει να βασίζεται στην αρχή της προφύλαξης. Εν αναμονή επίτευξης επιστημονικής προόδου, θα πρέπει να καλυφθούν κατά το δυνατόν όλες οι επιπτώσεις των αεροπορικών μεταφορών. Οι εκπομπές οξειδίων του αζώτου θα αποτελέσουν το αντικείμενο άλλης νομοθετικής πράξης την οποία θα προτείνει η Επιτροπή το 2008. Θα πρέπει να υποστηριχθεί η έρευνα σχετικά με το σχηματισμό ουρών συμπύκνωσης και θυσανόμορφων νεφών, καθώς και η λήψη αποτελεσματικών μέτρων μετριασμού, συμπεριλαμβανομένων επιχειρησιακών και τεχνικών μέτρων.

- (20) Για να αποφευχθεί η στρέβλωση του ανταγωνισμού, θα πρέπει να καθορισθεί εναρμονισμένη μέθοδος κατανομής των δικαιωμάτων για τον καθορισμό της συνολικής ποσότητας των δικαιωμάτων που θα εκχωρηθούν και για τη διανομή των δικαιωμάτων στους αεροπορικούς φορείς. Ένα ποσοστό των δικαιωμάτων θα κατανέμεται με πλειστηριασμό σύμφωνα με κανόνες που θα καθοριστούν από την Επιτροπή. Ένα ειδικό αποθεματικό δικαιωμάτων θα πρέπει να τεθεί κατά μέρος για να εξασφαλίζεται η πρόσβαση νέων φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών στην αγορά και να διευκολύνονται οι αεροπορικοί φορείς που αυξάνουν ραγδαία τον αριθμό των τονοχλιομέτρων που εκτελούν. Στους φορείς εκμετάλλευσης που παύουν τις δραστηριότητές τους θα πρέπει να συνεχίζεται η εκχώρηση δικαιωμάτων μέχρι το τέλος της περιόδου για την οποία έχουν ήδη κατανεμηθεί δικαιώματα δωρεάν.
- (21) Είναι σκόπιμη η πλήρης εναρμόνιση του ποσοστού δικαιωμάτων που παρέχονται δωρεάν σε όλους τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που συμμετέχουν στο κοινοτικό σύστημα, προκειμένου να διασφαλιστούν ίσοι όροι για τους εν λόγω φορείς, δεδομένου ότι κάθε φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα εποπτεύεται από ένα και μόνο κράτος μέλος σε ό,τι αφορά όλες τις δραστηριότητές του προς, από και εντός της ΕΕ και δεδομένων των νομοθετικών διατάξεων κατά των διακρίσεων που περιέχουν οι διμερείς συμφωνίες αεροπορικών υπηρεσιών με τρίτες χώρες.
- (22) Οι αεροπορικές μεταφορές έχουν μερίδιο στο συνολικό αντίκτυπο των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων στην αλλαγή του κλίματος, ο δε περιβαλλοντικός αντίκτυπος των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα αεροσκάφη μπορεί να μετριάσει με μέτρα για την αντιμετώπιση της αλλαγής του κλίματος στην ΕΕ και σε τρίτες χώρες, ιδίως σε αναπτυσσόμενες χώρες, και για τη χρηματοδότηση έρευνας και ανάπτυξης με αντικείμενο τον μετριασμό και την προσαρμογή, περιλαμβανομένων ιδίως των τομέων της αεροπλοΐας και των αερομεταφορών. Οι αποφάσεις για τα θέματα εθνικών δημόσιων δαπανών εμπίπτουν στη δικαιοδοσία των κρα-

τών μελών, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας. Με την επιφύλαξη της θέσης αυτής, τα έσοδα από τον εκπλειστηριασμό των δικαιωμάτων ή ένα ισοδύναμο ποσό οσάκις το απαιτούν οι προεξάρχουσες δημοσιονομικές αρχές των κρατών μελών, όπως η αρχή της ενότητας και της καθολικότητας, θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, για την προσαρμογή στις επιπτώσεις της αλλαγής του κλίματος στην ΕΕ και σε τρίτες χώρες, για τη χρηματοδότηση της έρευνας και ανάπτυξης με αντικείμενο τον περιορισμό και την προσαρμογή, και για την κάλυψη του κόστους διαχείρισης του κοινοτικού συστήματος. Τα έσοδα από τον πλειστηριασμό θα πρέπει επίσης να χρησιμοποιούνται για τις μεταφορές με χαμηλές εκπομπές. Ειδικότερα, με τα έσοδα από τον πλειστηριασμό θα πρέπει να χρηματοδοτούνται οι συνεισφορές στο Παγκόσμιο Ταμείο Ενέργειας και Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας, καθώς και τα μέτρα για την αποτροπή της αποδάσωσης και τη διευκόλυνση της προσαρμογής των αναπτυσσόμενων χωρών. Οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας που αφορούν τη χρησιμοποίηση εσόδων δεν θα πρέπει να προδικάζουν τυχόν απόφαση για τη χρησιμοποίηση εσόδων από τον εκπλειστηριασμό των δικαιωμάτων στο ευρύτερο πλαίσιο της γενικής επανεξέτασης της οδηγίας 2003/87/ΕΚ.

- (23) Οι διατάξεις για τη χρήση των εσόδων από τον εκπλειστηριασμό θα πρέπει να κοινοποιούνται στην Επιτροπή. Η κοινοποίηση αυτή δεν απαλλάσσει τα κράτη μέλη από την υποχρέωσή τους να κοινοποιούν ορισμένα εθνικά μέτρα, η οποία απορρέει από το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης. Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να προδικάζει την έκβαση τυχόν μελλοντικών διαδικασιών ως προς κρατικές ενισχύσεις, οι οποίες μπορεί να κινηθούν σύμφωνα με τα άρθρα 87 και 88 της συνθήκης.
- (24) Για να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα του κοινοτικού συστήματος σε σχέση με το κόστος του, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν πιστοποιημένες μειώσεις εκπομπών (CER) και μονάδες μείωσης των εκπομπών (ERU) από δραστηριότητες έργων για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παράδοσης (επιστροφής) δικαιωμάτων, μέχρι ένα εναρμονισμένο όριο. Η χρήση CER και ERU θα πρέπει να είναι συνεπής με τα κριτήρια αποδοχής που χρησιμοποιούνται στο σύστημα εμπορίας που ορίζει η παρούσα οδηγία. Ο μέσος όρος των ποσοστών που ορίζουν τα κράτη μέλη για τη χρήση CER και ERU για την πρώτη περίοδο δεσμεύσεων του Πρωτοκόλλου του Κιότο είναι περίπου 15 %.
- (25) Στα συμπεράσματά του, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο που συνηλθε στις Βρυξέλλες στις 13 και 14 Μαρτίου 2008 αναγνωρίζει ότι σε ένα παγκόσμιο πλαίσιο ανταγωνιστικών αγορών ο κίνδυνος της διαρροής άνθρακα είναι σοβαρό ζήτημα που πρέπει να εξετασθεί και να αντιμετωπισθεί επειγόντως στη νέα οδηγία για το σύστημα εμπορίας εκπομπών, έτσι ώστε, εάν αποτύχουν οι διεθνείς διαπραγματεύσεις, να μπορούν να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα. Η διεθνής συμφωνία παραμένει ο καλύτερος τρόπος αντιμετώπισης του ζητήματος.

- (26) Για να περιορισθεί η διοικητική επιβάρυνση των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, για κάθε φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει να είναι υπεύθυνο ένα κράτος μέλος. Κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να υποχρεωθεί να εξασφαλίζει την τήρηση των απαιτήσεων της παρούσας οδηγίας από τους φορείς εκμετάλλευσης στους οποίους έχει χορηγηθεί άδεια εκμετάλλευσης στο εν λόγω κράτος μέλος και τους φορείς εκμετάλλευσης που δεν διαθέτουν άδεια ή προέρχονται από τρίτη χώρα, αλλά των οποίων οι εκπομπές στη διάρκεια ενός έτους αναφοράς μπορούν να αποδοθούν κατά κύριο λόγο στο συγκεκριμένο κράτος μέλος. Σε περίπτωση που ένας φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας και όταν άλλα μέτρα εφαρμογής του εντεταλμένου κράτους μέλους δεν εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση, τα κράτη μέλη θα πρέπει να δρουν με αλληλεγγύη. Συνεπώς, το εντεταλμένο κράτος μέλος θα πρέπει να μπορεί να ζητήσει από την Επιτροπή, ως ύστατη λύση, να αποφασίσει την επιβολή απαγόρευσης λειτουργίας για τον συγκεκριμένο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε κοινοτικό επίπεδο.
- (27) Για να διατηρηθεί η ακεραιότητα του λογιστικού συστήματος που χρησιμοποιείται στο κοινοτικό σύστημα, αν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι οι εκπομπές από τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές δεν έχουν συμπεριληφθεί στις δεσμεύσεις των κρατών μελών βάσει του πρωτοκόλλου του Κιότο, τα δικαιώματα που κατανέμονται στον κλάδο των αερομεταφορών θα πρέπει να μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παράδοσης δικαιωμάτων, τις οποίες υπέχουν οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών από την παρούσα οδηγία.
- (28) Προκειμένου να εξασφαλίζεται ίση μεταχείριση των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ακολουθούν εναρμονισμένους κανόνες για τη διαχείριση φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών για τους οποίους είναι υπεύθυνα, σύμφωνα με συγκεκριμένες κατευθυντήριες γραμμές που θα εκπονήσει η Επιτροπή.
- (29) Για τη διασφάλιση της περιβαλλοντικής ακεραιότητας του κοινοτικού συστήματος, οι μονάδες που παραδίδονται από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών θα πρέπει να υπολογίζονται μόνο στα πλαίσια στόχων μείωσης των αερίων θερμοκηπίου που συνυπολογίζουν τις εκπομπές αυτές.
- (30) Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol) ενδέχεται να διαθέτει στοιχεία που μπορούν να βοηθήσουν τα κράτη μέλη ή την Επιτροπή στην εκπλήρωση των υποχρεώσεων που επιβάλλει η παρούσα οδηγία.
- (31) Οι διατάξεις του κοινοτικού συστήματος που αφορούν την παρακολούθηση, την αναφορά και την εξακρίβωση των εκπομπών, καθώς και την επιβολή κυρώσεων σε φορείς εκμετάλλευσης, θα πρέπει να εφαρμόζονται και στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών.
- (32) Η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάσει τη λειτουργία της οδηγίας 2003/87/ΕΚ σε σχέση με τις αεροπορικές δραστηριότητες υπό το φως της εμπειρίας από την εφαρμογή της και κατόπιν να υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
- (33) Κατά την επανεξέταση της λειτουργίας της οδηγίας 2003/87/ΕΚ σε σχέση με τις αεροπορικές δραστηριότητες θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η διαρθρωτική εξάρτηση από τις αεροπορικές μεταφορές των χωρών οι οποίες δεν διαθέτουν επαρκείς και εφάμιλλους εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς και συνεπώς εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τις αεροπορικές μεταφορές ενώ ο τομέας του τουρισμού συμβάλλει με μεγάλο ποσοστό στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν των εν λόγω χωρών. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στην άμβλυση ή ακόμη και την εξάλειψη τυχόν προβλημάτων πρόσβασης και ανταγωνιστικότητας για τις εξόχως απόκεντρες περιοχές της Κοινότητας, όπως προσδιορίζονται στο άρθρο 299 παράγραφος 2 της συνθήκης, και προβλημάτων τα οποία οφείλονται στις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε συνάρτηση με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.
- (34) Η υπουργική δήλωση για τον αερολιμένα του Γιβραλτάρ, η οποία συμφωνήθηκε στην Κόρδοβα στις 18 Σεπτεμβρίου 2006, κατά την πρώτη υπουργική σύνοδο του φόρουμ διαλόγου για το Γιβραλτάρ, θα αντικαταστήσει την κοινή δήλωση για τον αερολιμένα που έγινε στο Λονδίνο στις 2 Δεκεμβρίου 1987, και η πλήρης συμμόρφωση προς αυτήν θα θεωρείται ότι συνιστά συμμόρφωση προς τη Δήλωση του 1987.
- (35) Τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή <sup>(1)</sup>.
- (36) Ειδικότερα, η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να θεσπίζει μέτρα για τον εκπλειστηριασμό δικαιωμάτων που δεν απαιτείται να κατανεμηθούν δωρεάν, να θεσπίζει λεπτομερείς κανόνες ως προς τη λειτουργία του ειδικού αποθεματικού για ορισμένους αεροπορικούς φορείς και ως προς τις διαδικασίες σε σχέση με αιτήματα προς την Επιτροπή ώστε να αποφασίζει σχετικά με την επιβολή απαγόρευσης της λειτουργίας αεροπορικού φορέα, καθώς και για την τροποποίηση των αεροπορικών δραστηριοτήτων που απαριθμούνται στο παράρτημα I, σε περίπτωση που μια τρίτη χώρα λάβει μέτρα για τον περιορισμό των επιπτώσεων των αεροπορικών μεταφορών στην αλλαγή του κλίματος. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβέλειας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, μεταξύ άλλων διά της συμπληρώσεώς της με νέα μη ουσιώδη στοιχεία, πρέπει να θεσπίζονται με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που προβλέπεται στο άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.
- (37) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας είναι αδύνατον να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και, επομένως, μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, λόγω της έκτασης και των αποτελεσμάτων της δράσης, η Κοινότητα δύναται να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει το αναγκαίο για την επίτευξη του συγκεκριμένου στόχου μέτρο.
- (38) Σύμφωνα με την παράγραφο 34 της διοργανικής συμφωνίας για τη βελτίωση της νομοθεσίας <sup>(2)</sup>, τα κράτη μέλη παροτρύνονται να καταρτίζουν, προς ίδια χρήση και προς όφελος της Κοινότητας, και να δημοσιοποιούν τους δικούς τους πίνακες, οι οποίοι αποτυπώνουν, στο μέτρο του δυνατού, την αντιστοιχία της οδηγίας με τα μέτρα μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

<sup>(2)</sup> ΕΕ C 321 της 31.12.2003, σ. 1.

(39) Θα πρέπει, συνεπώς, να τροποποιηθεί αναλόγως η οδηγία 2003/87/ΕΚ,

ΕΞΕΛΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

### Τροποποιήσεις της οδηγίας 2003/87/ΕΚ

Η οδηγία 2003/87/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Πριν από το άρθρο 1 παρεμβάλλεται ο ακόλουθος τίτλος:

«ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

**ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ».**

2. Στο άρθρο 2 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«3. Η εφαρμογή της παρούσας οδηγίας στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ τελεί υπό την επιφύλαξη των νομικών θέσεων που έχουν υιοθετήσει σχετικά το Βασίλειο της Ισπανίας και το Ηνωμένο Βασίλειο, όσον αφορά τη διαμάχη ως προς την κυριαρχία επί του εδάφους όπου βρίσκεται ο εν λόγω αερολιμένας.»

3. Το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) “εκπομπές”: η απελευθέρωση στην ατμόσφαιρα αερίων θερμοκηπίου από πηγές μιας εγκατάστασης ή η απελευθέρωση από αεροσκάφος που εκτελεί δραστηριότητα του παραρτήματος Ι των προσδιοριζόμενων σε σχέση με τη δραστηριότητα αυτή αερίων·»

β) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:

«ε) “φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών”: το πρόσωπο που εκμεταλλεύεται ένα αεροσκάφος κατά το χρόνο που αυτό εκτελεί δραστηριότητα του παραρτήματος Ι ή ο ιδιοκτήτης του αεροσκάφους, εάν το πρόσωπο δεν είναι γνωστό ή η ταυτότητά του δεν προσδιορίζεται από τον ιδιοκτήτη του αεροσκάφους·

ιστ) “φορέας εμπορικής εκμετάλλευσης αεροπορικών μεταφορών”: φορέας εκμετάλλευσης ο οποίος παρέχει, επί αμοιβή, στο κοινό προγραμματισμένες ή μη προγραμματισμένες υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου ή ταχυδρομείου·

ιζ) “εντεταλμένο κράτος μέλος”: το κράτος μέλος που είναι αρμόδιο για τη διαχείριση του κοινοτικού συστήματος ως προς έναν φορέα εκμετάλλευσης αεροσκάφους σύμφωνα με το άρθρο 18α·

ιη) “αποδιδόμενες στις αεροπορικές μεταφορές εκπομπές”: οι εκπομπές από όλες τις πτήσεις από αεροδρόμιο ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους και τις πτήσεις που φθάνουν στο αεροδρόμιο αυτό από τρίτη χώρα, οι οποίες οφείλονται στις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος Ι·

ιδ) “ιστορικές εκπομπές των αεροπορικών μεταφορών”: ο αριθμητικός μέσος των ετήσιων εκπομπών κατά τα ημερολογιακά έτη 2004, 2005 και 2006 από αεροσκάφη που εκτελούσαν αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος Ι·

4. Μετά το άρθρο 3 παρεμβάλλεται το ακόλουθο κεφάλαιο:

«ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

**ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

Άρθρο 3α

### Πεδίο εφαρμογής

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

Άρθρο 3β

### Αεροπορικές δραστηριότητες

Έως τις 2 Αυγούστου 2009, η Επιτροπή καταρτίζει, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία του άρθρου 23 παράγραφος 2, κατευθυντήριες γραμμές για τη λεπτομερή ερμηνεία των αεροπορικών δραστηριοτήτων που απαριθμούνται στο παράρτημα Ι.

Άρθρο 3γ

### Συνολική ποσότητα δικαιωμάτων για τις αεροπορικές μεταφορές

1. Για την περίοδο από 1ης Ιανουαρίου 2012 έως 31 Δεκεμβρίου 2012, η συνολική ποσότητα δικαιωμάτων προς κατανομή σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών ισοδυναμεί με το 97 % των ιστορικών εκπομπών αεροπορικών μεταφορών.

2. Για την αναφερόμενη στο άρθρο 11 παράγραφος 2 περίοδο που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2013 και, ελλείψει τροποποιήσεων συνεπεία της επανεξέτασης που προβλέπει το άρθρο 30 παράγραφος 4 για κάθε περίοδο που ακολουθεί, η συνολική ποσότητα δικαιωμάτων προς κατανομή σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών ισοδυναμεί με το 95 % του γινόμενου των ιστορικών εκπομπών των αεροπορικών μεταφορών επί τον αριθμό ετών της περιόδου.

Το ποσοστό αυτό μπορεί να αναθεωρηθεί στα πλαίσια της γενικής επανεξέτασης της παρούσας οδηγίας.

3. Η Επιτροπή επανεξετάζει τη συνολική ποσότητα δικαιωμάτων προς κατανομή σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 30 παράγραφος 4.

4. Έως τις 2 Αυγούστου 2009, η Επιτροπή αποφασίζει σχετικά με τις ιστορικές εκπομπές των αεροπορικών μεταφορών, βασισμένη στα βέλτιστα διαθέσιμα δεδομένα και, μεταξύ άλλων, σε εκτιμήσεις βάσει των υφιστάμενων πληροφοριών για την κυκλοφορία. Η απόφαση αυτή εξετάζεται στα πλαίσια της επιτροπής που προβλέπει το άρθρο 23 παράγραφος 1.

Άρθρο 3δ

### Μέθοδος κατανομής των δικαιωμάτων για τις αεροπορικές μεταφορές μέσω πλειστηριασμού

1. Κατά την περίοδο που αναφέρεται στο άρθρο 3γ παράγραφος 1, το 15 % των δικαιωμάτων τίθεται σε πλειστηριασμό.

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

3. Εκδίδεται κανονισμός με λεπτομερείς διατάξεις για τον εκπλειστηριασμό από τα κράτη μέλη δικαιωμάτων που δεν απαιτείται να καταναλωθούν δωρεάν σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου ή με το άρθρο 3στ σημείο 8. Ο αριθμός των εκπλειστηριαζόμενων δικαιωμάτων από κάθε κράτος μέλος σε κάθε περίοδο είναι ανάλογος με το μερίδιό του στο σύνολο των αποδιδόμενων στην αεροπορία εκπομπών για όλα τα κράτη μέλη για το έτος αναφοράς, οι οποίες έχουν αποτελέσει αντικείμενο έκδοσης σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3 και εξακρίβωσης σύμφωνα με το άρθρο 15. Για την περίοδο που ορίζει το άρθρο 3γ παράγραφος 1, το έτος αναφοράς είναι το 2010 ενώ, για κάθε μετέπειτα περίοδο που ορίζει το άρθρο 3γ, έτος αναφοράς είναι το ημερολογιακό έτος που λήγει 24 μήνες πριν από την έναρξη της περιόδου την οποία αφορά ο πλειστηριασμός.

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

4. Εναπόκειται στα κράτη μέλη να καθορίζουν τον τρόπο με τον οποίο χρησιμοποιούνται τα έσοδα από τον εκπλειστηριασμό των δικαιωμάτων. Τα έσοδα αυτά θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπιση της αλλαγής του κλίματος στην ΕΕ και σε τρίτες χώρες, μεταξύ άλλων για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, την προσαρμογή στις επιπτώσεις της αλλαγής του κλίματος στην ΕΕ και σε τρίτες χώρες, ιδίως σε αναπτυσσόμενες χώρες, τη χρηματοδότηση έρευνας και ανάπτυξης για το μετριασμό και την προσαρμογή, συμπεριλαμβανομένων ιδίως των τομέων της αεροπορίας και των αεροπορικών μεταφορών, για τη μείωση των εκπομπών μέσω των μεταφορών με χαμηλές εκπομπές και για την κάλυψη του κόστους διαχείρισης του κοινοτικού συστήματος. Με τα έσοδα από τον πλειστηριασμό 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.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τις δράσεις που αναλαμβάνουν κατ' εφαρμογή της παρούσας παράγραφου.

5. Οι πληροφορίες που παρέχονται στην Επιτροπή σύμφωνα με την παρούσα οδηγία δεν απαλλάσσουν τα κράτη μέλη από την υποχρέωση κοινοποίησης που υπέχουν από το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης.

Άρθρο 3ε

#### Κατανομή και εκχώρηση δικαιωμάτων σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών

1. Για κάθε περίοδο που ορίζει το άρθρο 3γ, κάθε φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών δύναται να καταθέσει αίτηση για δικαιώματα που πρόκειται να καταναλωθούν δωρεάν. Η αίτηση αυτή μπορεί να κατατεθεί με την υποβολή στην αρμόδια αρχή του εντεταλμένου κράτους μέλους εξακριβωμένων τονοχλιομετρικών δεδομένων για τις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος I που άσκησε ο εν λόγω φορέας εκμετάλλευσης

αεροσκαφών κατά το έτος παρακολούθησης. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, το έτος παρακολούθησης είναι το ημερολογιακό έτος που λήγει 24 μήνες πριν από την έναρξη της περιόδου την οποία αφορά η αίτηση σύμφωνα με τα παραρτήματα IV και V, ή, όσον αφορά την περίοδο που αναφέρεται στο άρθρο 3γ παράγραφος 1, το έτος 2010. Οι αιτήσεις υποβάλλονται τουλάχιστον 21 μήνες πριν από την έναρξη της περιόδου την οποία αφορούν, ή, όσον αφορά την περίοδο που αναφέρεται στο άρθρο 3γ παράγραφος 1, έως τις 31 Μαρτίου 2011.

2. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν στη Επιτροπή τις αιτήσεις που λαμβάνουν βάσει της παραγράφου 1, τουλάχιστον 18 μήνες πριν από την έναρξη της περιόδου την οποία αφορούν ή, όσον αφορά την περίοδο που αναφέρεται στο άρθρο 3γ παράγραφος 1, έως τις 30 Ιουνίου 2011.

3. Τουλάχιστον 15 μήνες πριν από την έναρξη κάθε περιόδου από τις οριζόμενες στο άρθρο 3γ παράγραφος 2, ή, όσον αφορά την περίοδο που ορίζει το άρθρο 3γ παράγραφος 1, έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011, η Επιτροπή υπολογίζει και λαμβάνει απόφαση σχετικά με:

- α) τη συνολική ποσότητα δικαιωμάτων προς κατανομή για την εν λόγω περίοδο σύμφωνα με το άρθρο 3γ·
- β) τον αριθμό δικαιωμάτων που θα εκπλειστηριαστούν κατά την εν λόγω περίοδο σύμφωνα με το άρθρο 3δ·
- γ) τον αριθμό δικαιωμάτων στο ειδικό αποθεματικό για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών κατά την εν λόγω περίοδο σύμφωνα με το άρθρο 3στ παράγραφος 1·
- δ) τον αριθμό δικαιωμάτων που θα καταναλωθούν δωρεάν κατά την εν λόγω περίοδο με αφαίρεση του αριθμού δικαιωμάτων που προβλέπεται στα στοιχεία β) και γ) από το σύνολο των δικαιωμάτων για τα οποία έχει ληφθεί απόφαση κατά τα προβλεπόμενα στο στοιχείο α), και
- ε) τον συντελεστή σύγκρισης που θα χρησιμοποιηθεί για τη δωρεάν κατανομή δικαιωμάτων στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών των οποίων οι αιτήσεις υποβλήθηκαν στην Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 2.

Ο αναφερόμενος στο στοιχείο ε) συντελεστής σύγκρισης, εκφραζόμενος ως δικαιώματα ανά τονοχλιόμετρο, υπολογίζεται με διαίρεση του αριθμού δικαιωμάτων που αναφέρεται στο στοιχείο δ) διά του αθροίσματος των τονοχλιομετρικών δεδομένων που περιλαμβάνονται στις αιτήσεις οι οποίες υποβλήθηκαν στην Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 2.

4. Εντός τριών μηνών από την ημερομηνία έκδοσης απόφασης της Επιτροπής δυνάμει της παραγράφου 3, κάθε εντεταλμένο κράτος μέλος υπολογίζει και δημοσιεύει:

α) τη συνολική κατανομή δικαιωμάτων για τη συγκεκριμένη περίοδο σε κάθε φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών του οποίου η αίτηση υποβλήθηκε στην Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 2, υπολογιζόμενη με πολλαπλασιασμό των τονοχιλιομετρικών δεδομένων που περιλαμβάνονται στην αίτηση επί τον συντελεστή σύγκρισης που προβλέπει η παράγραφος 3 στοιχείο ε)· και

β) την κατανομή δικαιωμάτων σε κάθε φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών ανά έτος, προσδιοριζόμενη με διαίρεση της οικείας συνολικής κατανομής δικαιωμάτων για την περίοδο, όπως υπολογίζεται δυνάμει του στοιχείου α), διά του αριθμού ετών της περιόδου κατά την οποία ο εν λόγω φορέας εκμετάλλευσης άσκησε αεροπορική δραστηριότητα του παραρτήματος Ι.

5. Η αρμόδια αρχή του εντεταλμένου κράτους μέλους εκχωρεί σε κάθε φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, μέχρι τις 28 Φεβρουαρίου 2012 και τις 28 Φεβρουαρίου κάθε επόμενου έτους, τον αριθμό δικαιωμάτων που του αναλογεί βάσει της κατανομής για το δεδομένο έτος, δυνάμει των διατάξεων του παρόντος άρθρου ή του άρθρου 3στ.

Άρθρο 3 στ

#### Ειδικό αποθεματικό για ορισμένους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών

1. Σε κάθε περίοδο προβλεπόμενη στο άρθρο 3γ παράγραφος 2, το 3 % του συνολικού αριθμού δικαιωμάτων προς κατανομή εγγράφεται σε ειδικό αποθεματικό για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών:

α) οι οποίοι αρχίζουν να εκτελούν αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος Ι μετά το έτος παρακολούθησης σχετικά με το οποίο υπεβλήθησαν τονοχιλιομετρικά δεδομένα δυνάμει του άρθρου 3ε παράγραφος 1 όσον αφορά περίοδο που προβλέπεται στο άρθρο 3γ παράγραφος 2· ή

β) των οποίων τα τονοχιλιομετρικά δεδομένα δείχνουν μέση ετήσια αύξηση άνω του 18 % μεταξύ του έτους παρακολούθησης για το οποίο υπεβλήθησαν τονοχιλιομετρικά δεδομένα δυνάμει του άρθρου 3ε παράγραφος 1 όσον αφορά περίοδο που προβλέπεται στο άρθρο 3γ παράγραφος 2 και του δεύτερου ημερολογιακού έτους αυτής της περιόδου,

και των οποίων η δραστηριότητα που προβλέπεται στο στοιχείο α) ή η πρόσθετη δραστηριότητα που προβλέπεται στο στοιχείο β) δεν αποτελεί, είτε εξ ολοκλήρου είτε εν μέρει, τη συνέχιση αεροπορικής δραστηριότητας που εκτελούσε προηγουμένως άλλος φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

2. Ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών που είναι επιλέξιμος δυνάμει της παραγράφου 1 μπορεί να ζητήσει δωρεάν κατανομή δικαιωμάτων από το ειδικό αποθεματικό υποβάλλοντας αίτηση στην αρμόδια αρχή του οικείου εντεταλμένου κράτους μέλους. Οι αιτήσεις υποβάλλονται μέχρι τις 30 Ιουνίου του τρίτου έτους της σχετικής περιόδου του άρθρου 3γ παράγραφος 2.

Μια κατανομή σε φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών βάσει της παραγράφου 1 στοιχείο β), δεν υπερβαίνει το 1 000 000 δικαιώματα.

3. Η αίτηση της παραγράφου 2:

α) περιλαμβάνει εξακριβωμένα τονοχιλιομετρικά δεδομένα κατά τα προβλεπόμενα στα παραρτήματα IV και V για τις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος Ι, τις οποίες έχει εκτελέσει ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών κατά το δεύτερο ημερολογιακό έτος της σχετικής με την αίτηση περιόδου του άρθρου 3γ παράγραφος 2·

β) παρέχει αποδείξεις ότι πληρούνται τα κριτήρια επιλεξιμότητας της παραγράφου 1· και

γ) στην περίπτωση φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εμπίπτουν στις διατάξεις της παραγράφου 1 στοιχείο β), αναφέρει:

i) την ποσοστιαία αύξηση τονοχιλιομέτρων που διήνυσε ο συγκεκριμένος φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών μεταξύ του έτους παρακολούθησης για το οποίο υποβλήθηκαν τονοχιλιομετρικά δεδομένα δυνάμει του άρθρου 3ε παράγραφος 1 σε σχέση με περίοδο προβλεπόμενη στο άρθρο 3γ παράγραφος 2 και το δεύτερο ημερολογιακό έτος αυτής της περιόδου

ii) την απόλυτη αύξηση τονοχιλιομέτρων που διήνυσε ο συγκεκριμένος φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών μεταξύ του έτους παρακολούθησης για το οποίο υποβλήθηκαν τονοχιλιομετρικά δεδομένα δυνάμει του άρθρου 3ε παράγραφος 1 σε σχέση με περίοδο προβλεπόμενη στο άρθρο 3γ παράγραφος 2 και το δεύτερο ημερολογιακό έτος αυτής της περιόδου·

iii) την απόλυτη αύξηση τονοχιλιομέτρων που διήνυσε ο συγκεκριμένος φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών μεταξύ του έτους παρακολούθησης για το οποίο υποβλήθηκαν τονοχιλιομετρικά δεδομένα δυνάμει του άρθρου 3ε παράγραφος 1 σε σχέση με περίοδο προβλεπόμενη στο άρθρο 3γ παράγραφος 2 και το δεύτερο ημερολογιακό έτος αυτής της περιόδου, η οποία υπερβαίνει το ποσοστό που ορίζεται στην παράγραφο 1 στοιχείο β).

4. Το αργότερο 6 μήνες από την προθεσμία υποβολής αίτησης δυνάμει της παραγράφου 2, τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή τις αιτήσεις που παρέλαβαν δυνάμει των διατάξεων της εν λόγω παραγράφου.

5. Το αργότερο 12 μήνες από την προθεσμία υποβολής αίτησης δυνάμει της παραγράφου 2, η Επιτροπή αποφασίζει για τον συντελεστή σύγκρισης που θα χρησιμοποιηθεί για την κατανομή δωρεάν δικαιωμάτων σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που υπέβαλαν αιτήσεις προς την Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 4.



Με την επιφύλαξη της παραγράφου 6, ο συντελεστής σύγκρισης υπολογίζεται με διαίρεση του αριθμού δικαιωμάτων του ειδικού αποθεματικού διά του αθροίσματος:

α) των τονοχλιομετρικών δεδομένων για φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εμπίπτουν στις διατάξεις της παραγράφου 1 στοιχείο α), τα οποία περιλαμβάνονται σε αιτήσεις που έχουν υποβληθεί στην Επιτροπή σύμφωνα με τις παραγράφους 3 και 4· και

β) της απόλυτης αύξησης τονοχλιομέτρων η οποία υπερβαίνει το ποσοστό που καθορίζεται στην παράγραφο 1 στοιχείο β), για φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εμπίπτουν στις διατάξεις της παραγράφου 1 στοιχείο α), τα οποία περιλαμβάνονται σε αιτήσεις που έχουν υποβληθεί στην Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 3 στοιχείο γ) σημείο iii) και την παράγραφο 4.

6. Ο συντελεστής σύγκρισης που προβλέπει η παράγραφος 5 δεν οδηγεί σε ετήσια κατανομή ανά τονοχλιόμετρο μεγαλύτερη της ετήσιας κατανομής ανά τονοχλιόμετρο που παρέχεται σε φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών δυνάμει του άρθρου 3ε παράγραφος 4.

7. Εντός 3 μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία η Επιτροπή εκδίδει απόφαση δυνάμει της παραγράφου 5, κάθε εντεταλμένο κράτος μέλος υπολογίζει και δημοσιεύει:

α) την κατανομή δικαιωμάτων από το ειδικό αποθεματικό προς κάθε φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών που υπέβαλε αίτηση προς την Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 4. Η κατανομή αυτή υπολογίζεται με πολλαπλασιασμό του συντελεστή σύγκρισης που προβλέπει η παράγραφος 5 επί:

i) στην περίπτωση φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εμπίπτουν στις διατάξεις της παραγράφου 1 στοιχείο α), τα τονοχλιομετρικά δεδομένα που περιλαμβάνονται στην αίτηση η οποία έχει υποβληθεί προς την Επιτροπή δυνάμει της παραγράφου 3 στοιχείο α) και της παραγράφου 4·

ii) στην περίπτωση φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εμπίπτουν στις διατάξεις της παραγράφου 1 στοιχείο β), την απόλυτη αύξηση τονοχλιομέτρων που υπερβαίνει το ποσοστό που ορίζεται στην παράγραφο 1 στοιχείο β), τα οποία περιλαμβάνονται στην αίτηση που έχει υποβληθεί προς την Επιτροπή δυνάμει της παραγράφου 3 στοιχείο γ), σημείο iii) και της παραγράφου 4· και

β) την κατανομή δικαιωμάτων για κάθε φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών και για κάθε έτος, η οποία καθορίζεται με διαίρεση της οικείας κατανομής δικαιωμάτων δυνάμει του στοιχείου α) διά του αριθμού των πλήρων ημερολογιακών ετών που απομένουν κατά την περίοδο που προβλέπει το άρθρο 3γ παράγραφος 2, την οποία αφορά η κατανομή.

8. Όσα δικαιώματα του ειδικού αποθεματικού δεν κατανομηθούν εκπλειστηριάζονται από τα κράτη μέλη.

9. Η Επιτροπή δύναται να θεσπίσει λεπτομερείς κανόνες για τη λειτουργία του ειδικού αποθεματικού που προβλέπει το

παρόν άρθρο, μεταξύ των οποίων η αξιολόγηση της συμμόρφωσης προς τα κριτήρια επιλεξιμότητας της παραγράφου 1. Τα μέτρα αυτά, τα οποία έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας διά συμπληρώσεώς της, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο του άρθρου 23 παράγραφος 3.

Άρθρο 3ζ

#### Σχέδια παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων

Το εντεταλμένο κράτος μέλος μεριμνά ώστε κάθε φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών να υποβάλλει στην αρμόδια αρχή αυτού του κράτους μέλους σχέδιο παρακολούθησης στο οποίο καθορίζονται μέτρα για την παρακολούθηση και την υποβολή σχετικής έκθεσης όσον αφορά τις εκπομπές και τα τονοχλιομετρικά δεδομένα, προκειμένου για αιτήσεις του άρθρου 3δ, και ώστε τα σχέδια αυτά να εγκρίνονται από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές που θεσπίζονται σύμφωνα με το άρθρο 14.»

5. Παρεμβάλλονται ο ακόλουθος τίτλος και το ακόλουθο άρθρο:

«ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

#### ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Άρθρο 3η

#### Πεδίο εφαρμογής

Οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου εφαρμόζονται στις άδειες εκπομπής αερίων θερμοκηπίου και στην κατανομή και εκχώρηση δικαιωμάτων για τις δραστηριότητες του παραρτήματος I, εκτός των αεροπορικών δραστηριοτήτων.»

6. Το στοιχείο ε) του άρθρου 6 παράγραφος 2, αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) υποχρέωση παράδοσης δικαιωμάτων, εκτός των δικαιωμάτων που έχουν εκχωρηθεί βάσει του κεφαλαίου II, ίσων με τις συνολικές εκπομπές της εγκατάστασης ανά ημερολογιακό έτος, όπως πιστοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 15, μέσα σε τέσσερις μήνες από τη λήξη του εν λόγω έτους.»

7. Μετά το άρθρο 11 παρεμβάλλεται ο ακόλουθος τίτλος:

«ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

#### ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ».

8. Στο άρθρο 11α παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«1α. Κατά την περίοδο του άρθρου 3γ παράγραφος 1, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορούν να χρησιμοποιούν CER και ERU σε ποσοστό έως 15 % του αριθμού δικαιωμάτων που υποχρεούνται να παραδώσουν σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 2α.

Για τις επόμενες περιόδους, το ποσοστό CER και ERU που μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε αεροπορικές δραστηριότητες αναθεωρείται στα πλαίσια της γενικής επανεξέτασης της παρούσας οδηγίας και λαμβανομένης υπόψη της ανάπτυξης του διεθνούς καθεστώτος για την αλλαγή του κλίματος.

Η Επιτροπή δημοσιεύει το ανωτέρω ποσοστό τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την έναρξη κάθε περιόδου του άρθρου 3γ.»

9. Στο άρθρο 11β παράγραφος 2, η λέξη «εγκαταστάσεις» αντικαθίσταται από τη λέξη «δραστηριότητες».

10. Το άρθρο 12 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 2, μετά τη λέξη «σκοπούς» παρεμβάλλονται οι λέξεις «τήρησης των υποχρεώσεων φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών βάσει της παραγράφου 2α ή»

β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«2α. Τα εντεταλμένα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε, το αργότερο στις 30 Απριλίου κάθε έτους, κάθε φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών να παραδίδει αριθμό δικαιωμάτων που αντιστοιχεί στις συνολικές εκπομπές κατά τη διάρκεια του προηγούμενου ημερολογιακού έτους, όπως έχουν εξακριβωθεί σύμφωνα με το άρθρο 15, από αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος I τις οποίες άσκησε ο συγκεκριμένος φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Τα κράτη μέλη μεριμνούν, στη συνέχεια, για την ακύρωση των δικαιωμάτων που παραδίδονται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο.»

γ) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε, το αργότερο στις 30 Απριλίου κάθε έτους, ο φορέας εκμετάλλευσης κάθε εγκατάστασης να παραδίδει αριθμό δικαιωμάτων, εκτός των δικαιωμάτων που έχουν εκχωρηθεί δυνάμει του κεφαλαίου II, που αντιστοιχεί στις συνολικές εκπομπές από την εν λόγω εγκατάσταση κατά τη διάρκεια του προηγούμενου ημερολογιακού έτους, όπως έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο 15 και στη συνέχεια τα εν λόγω δικαιώματα να ακυρώνονται.»

11. Στο άρθρο 13 παράγραφος 3, οι λέξεις «άρθρο 12 παράγραφος 3» αντικαθίστανται από τις λέξεις «άρθρο 12 παράγραφοι 2α ή 3».

12. Το άρθρο 14 τροποποιείται ως εξής:

α) στην πρώτη περίοδο της παραγράφου 1:

i) μετά τη λέξη «δραστηριότητες» παρεμβάλλονται οι λέξεις «και τα τονοχλιομετρικά δεδομένα για την υποβολή αίτησης βάσει του άρθρου 3ε ή 3στ»

ii) οι λέξεις, «έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2003» διαγράφονται και

β) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε κάθε φορέας εκμετάλλευσης μιας εγκατάστασης ή φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών να υποβάλλει στην αρμόδια αρχή έκθεση για τις εκπομπές στη διάρκεια κάθε ημερολογιακού έτους από την εγκατάσταση ή, από την 1η Ιανουαρίου 2010 και μετά, από το αεροσκάφος που εκμεταλλεύεται, μετά τη λήξη του εν λόγω έτους, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές.»

13. Το άρθρο 15 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 15

#### Διακρίβωση

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι εκθέσεις που υποβάλλουν οι φορείς εκμετάλλευσης και φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών βάσει του άρθρου 14 παράγραφος 3 ελέγχονται σύμφωνα με τα κριτήρια που εκτίθενται στο παράρτημα V και στις λεπτομερείς διατάξεις που ενδεχομένως θεσπίζονται από την Επιτροπή σύμφωνα με το παρόν άρθρο, και ότι ενημερώνεται η αρμόδια αρχή.

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι φορέας εκμετάλλευσης και φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών η έκθεση του οποίου δεν έχει κριθεί ως ικανοποιητική σύμφωνα με τα κριτήρια του παραρτήματος V και των λεπτομερών διατάξεων που ενδεχομένως θεσπίζονται από την Επιτροπή σύμφωνα με το παρόν άρθρο, έως τις 31 Μαρτίου κάθε έτους, όσον αφορά τις εκπομπές κατά τη διάρκεια του προηγούμενου έτους, δεν θα μπορεί να πραγματοποιήσει περαιτέρω μεταβιβάσεις δικαιωμάτων μέχρις ότου η έκθεσή του κριθεί ικανοποιητική.

Η Επιτροπή μπορεί να θεσπίζει, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία του άρθρου 23 παράγραφος 2, λεπτομερείς διατάξεις για τη διακρίβωση των εκθέσεων και των αιτήσεων που υποβάλλονται από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 3 και των άρθρων 3δ και 3στ, αντίστοιχα, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών επαλήθευσης που μπορούν να χρησιμοποιούν οι επαληθευτές.»

14. Το άρθρο 16 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1, οι λέξεις «έως τις 31 Δεκεμβρίου 2003 το αργότερο,» διαγράφονται·

β) οι παράγραφοι 2 και 3 αντικαθίστανται από τα ακόλουθα κείμενα:

«2. Τα κράτη μέλη μεριμνούν για τη δημοσίευση των ονομάτων των φορέων εκμετάλλευσης και φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών που έχουν παραβιάσει απαιτήσεις για την παράδοση επαρκών δικαιωμάτων δυνάμει της παρούσας οδηγίας.

3. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι κάθε φορέας εκμετάλλευσης και φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών που δεν παραδίδει έως τις 30 Απριλίου κάθε έτους επαρκή δικαιώματα για την κάλυψη των εκπομπών κατά τη διάρκεια του προηγούμενου έτους, υπόκειται στην καταβολή προστίμου για υπέρβαση εκπομπών. Το πρόστιμο ανέρχεται σε 100 ευρώ για κάθε τόνο εκπομπών ισοδύναμου διοξειδίου του άνθρακα για τον οποίο ο φορέας δεν παρέδωσε δικαιώματα. Η καταβολή του προστίμου δεν απαλλάσσει τον φορέα από την υποχρέωση να παραδώσει, κατά την επιστροφή δικαιωμάτων για το επόμενο ημερολογιακό έτος, δικαιώματα για ποσότητες εκπομπών ίσες με τις καθ' υπέρβαση εκπομπές.»

γ) προστίθενται οι εξής παράγραφοι:

«5. Σε περίπτωση που ένας φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας και όταν άλλα μέτρα εφαρμογής δεν εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση, το οικείο εντεταλμένο κράτος μέλος μπορεί να ζητήσει από την Επιτροπή να αποφασίσει την επιβολή απαγόρευσης λειτουργίας για τον συγκεκριμένο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

6. Οι αιτήσεις των εντεταλμένων κρατών μελών δυνάμει της παραγράφου 5 περιλαμβάνουν:

α) στοιχεία που αποδεικνύουν ότι ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών δεν συμμορφώνεται με τις δυνάμει της παρούσας οδηγίας υποχρεώσεις του·

β) λεπτομερή στοιχεία για την ενέργειες επιβολής που έχει αναλάβει το εν λόγω κράτος μέλος·

γ) στοιχεία που δικαιολογούν την επιβαλλόμενη απαγόρευση λειτουργίας σε κοινοτικό επίπεδο·

δ) σύσταση για τη σκοπιμότητα απαγόρευσης λειτουργίας στο κοινοτικό επίπεδο και τυχόν προϋποθέσεις που θα πρέπει να ισχύουν.

7. Οσάκις υποβάλλονται στην Επιτροπή αιτήσεις όπως οι προβλεπόμενες στην παράγραφο 5, η Επιτροπή ενημερώνει τα άλλα κράτη μέλη μέσω των αντιπροσώπων τους στην επιτροπή που προβλέπει το άρθρο 23 παράγραφος 1, και σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπει ο κανονισμός διαδικασίας της επιτροπής.

8. Πριν από την έκδοση απόφασης κατόπιν αιτήματος βάσει της παραγράφου 5 και εφόσον είναι ενδεδειγμένο και εφικτό, διεξάγονται διαβουλεύσεις με τις αρχές που είναι αρμόδιες για την κανονιστική εποπτεία του συγκεκριμένου φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Οσάκις είναι δυνατόν, οι διαβουλεύσεις διεξάγονται από κοινού από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη.

9. Όταν η Επιτροπή εξετάζει το ενδεχόμενο να εκδώσει απόφαση κατόπιν αιτήματος βάσει της παραγράφου 5, κοινοποιεί στον ενδιαφερόμενο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών τα ουσιώδη στοιχεία και το σκεπτικό που συνιστούν τη βάση για την απόφαση αυτή. Στον ενδιαφερόμενο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών παρέχεται η δυνατότητα να υποβάλει στην Επιτροπή έγγραφα σχόλια εντός 10 εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία της κοινοποίησης.

10. Κατόπιν σχετικού αιτήματος κράτους μέλους, η Επιτροπή δύναται, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία του άρθρου 23 παράγραφος 2, να αποφασίσει την επιβολή απαγόρευσης λειτουργίας για τον συγκεκριμένο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών.

11. Κάθε κράτος μέλος επιβάλλει την εκτέλεση, στο έδαφός του, των αποφάσεων που εκδίδονται δυνάμει της παραγράφου 10. Ενημερώνει την Επιτροπή για τυχόν μέτρα που λαμβάνονται για την εκτέλεση των αποφάσεων αυτών.

12. Ανάλογα με την περίπτωση, θεσπίζονται λεπτομερείς κανόνες όσον αφορά τις διαδικασίες που προβλέπει το παρόν άρθρο. Τα μέτρα αυτά, τα οποία αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας διά συμπληρώσεώς της, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο του άρθρου 23 παράγραφος 3.»

15. Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 18α

#### Εντεταλμένο κράτος μέλος

1. Το εντεταλμένο κράτος μέλος ως προς έναν φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών είναι:

α) προκειμένου για φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών που διαθέτει έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης, η οποία έχει χορηγηθεί από κράτος μέλος σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων (\*), το κράτος μέλος που χορήγησε την άδεια εκμετάλλευσης για τον συγκεκριμένο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών· και

β) σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, το κράτος μέλος με το υψηλότερο κατ' εκτίμηση επίπεδο αποδιδόμενων στην αεροπορία εκπομπών από πτήσεις που πραγματοποιήθηκαν από τον συγκεκριμένο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών κατά το έτος αναφοράς.

2. Εάν, κατά τα πρώτα δύο έτη περιόδου προβλεπόμενης στο άρθρο 3γ, ένας φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εμπίπτει στις διατάξεις της παραγράφου 1 στοιχείο β) του παρόντος άρθρου δεν έχει παραδώσει στο οικείο εντεταλμένο κράτος μέλος κανένα κατανεμημένο δικαίωμα εκπομπής από πτήσεις που έχει εκτελέσει, ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών μεταβιβάζεται σε άλλο εντεταλμένο κράτος μέλος για την επόμενη περίοδο. Το νέο εντεταλμένο κράτος μέλος είναι το κράτος μέλος με τις περισσότερες κατ' εκτίμηση παραδιδόμενες εκπομπές από πτήσεις που έχει εκτελέσει ο εν λόγω φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών κατά τα δύο πρώτα έτη της προηγούμενης περιόδου.

3. Η Επιτροπή, βασιζόμενη στα βέλτιστα διαθέσιμα στοιχεία:

α) δημοσιεύει, πριν από την 1η Φεβρουαρίου 2009, κατάλογο των φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών που ασκούσαν αεροπορική δραστηριότητα του παραρτήματος I την 1η Ιανουαρίου 2006 ή μετά την ημερομηνία αυτήν, στον οποίο προσδιορίζεται το εντεταλμένο κράτος μέλος για κάθε φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών σύμφωνα με την παράγραφο 1· και

β) ενημερώνει τον εν λόγω κατάλογο πριν από την 1η Φεβρουαρίου κάθε επόμενου έτους, ώστε να περιλαμβάνει τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που άσκησαν μεταγενέστερα αεροπορική δραστηριότητα του παραρτήματος I.

4. Η Επιτροπή καταρτίζει, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία του άρθρου 23 παράγραφος 2, κατευθυντήριες γραμμές για τη διαχείριση φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών, βάσει της παρούσας οδηγίας, από τα εντεταλμένα κράτη μέλη.

5. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, ως “έτος αναφοράς” νοείται, στην περίπτωση φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών που άρχισε να λειτουργεί στην Κοινότητα μετά την 1η Ιανουαρίου 2006, το πρώτο ημερολογιακό έτος λειτουργίας, σε όλες δε τις άλλες περιπτώσεις, το ημερολογιακό έτος που άρχισε την 1η Ιανουαρίου 2006.

Άρθρο 18β

#### **Βοήθεια από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol)**

Για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που υπέχει από το άρθρο 3γ παράγραφος 4 και από το άρθρο 18α, η Επιτροπή μπορεί να ζητεί τη βοήθεια του Eurocontrol ή άλλου σχετικού οργανισμού και να συνάπτει προς τούτο κάθε ενδεδειγμένη συμφωνία με τους εν λόγω οργανισμούς.

(\*) ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 1.».

16. Το άρθρο 19 παράγραφος 3 τροποποιείται ως εξής:

α) η τελευταία περίοδος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ο εν λόγω κανονισμός περιλαμβάνει επίσης διατάξεις που αφορούν τη χρήση και τον εντοπισμό των CER και ERU στο κοινοτικό σύστημα και την παρακολούθηση του επιπέδου της χρήσης αυτής καθώς και διατάξεις για να ληφθεί υπόψη η ένταξη των αεροπορικών δραστηριοτήτων στο κοινοτικό σύστημα.»

β) προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Ο κανονισμός σχετικά με τυποποιημένο και ασφαλές σύστημα μητρώων εξασφαλίζει ότι τα δικαιώματα, CER και ERU που παραδίδονται από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών μεταφέρονται στους λογαριασμούς απόσυρσης των κρατών μελών για την πρώτη περίοδο δεσμεύσεων του πρωτοκόλλου του Κιότο, μόνον εφόσον τα εν λόγω δικαιώματα, CER και ERU αντιστοιχούν στις εκπομπές που περιλαμβάνονται στα εθνικά σύνολα των εθνικών απογραφών των κρατών μελών κατά την περίοδο αυτή.»

17. Στο άρθρο 23, η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Στις περιπτώσεις που γίνεται μεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/EK, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.»

18. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 25α

#### **Μέτρα τρίτων χωρών για τον περιορισμό των επιπτώσεων των αεροπορικών μεταφορών στην αλλαγή του κλίματος**

1. Εάν τρίτη χώρα θεσπίσει μέτρα για τον περιορισμό των επιπτώσεων στην αλλαγή του κλίματος των πτήσεων από τη χώρα αυτή προς την Κοινότητα, η Επιτροπή, κατόπιν διαβουλεύσεως με την εν λόγω τρίτη χώρα και τα κράτη μέλη στα πλαίσια της επιτροπής που προβλέπει το άρθρο 23 παράγραφος 1, εξετάζει τις διαθέσιμες επιλογές με σκοπό να δημιουργηθεί η καλύτερη δυνατή αλληλεπίδραση του κοινοτικού συστήματος με τα μέτρα των τρίτων χωρών.

Εφόσον χρειάζεται, η Επιτροπή μπορεί να υιοθετεί τροποποιήσεις, ώστε οι πτήσεις από την εν λόγω τρίτη χώρα να εξαιρεθούν από τις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος I ή ώστε να επέλθει κάθε άλλη αναγκαία τροποποίηση στις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος I με συμφωνία δυνάμει του τέταρτου εδαφίου. Τα μέτρα αυτά τα οποία αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας διά συμπληρώσεώς της, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο του άρθρου 23 παράγραφος 3.

Η Επιτροπή δύναται να προτείνει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο οιαδήποτε άλλη τροποποίηση στην παρούσα οδηγία.

Η Επιτροπή δύναται επίσης, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, να υποβάλλει συστάσεις προς το Συμβούλιο σύμφωνα με το άρθρο 300 παράγραφος 1 της συνθήκης για την έναρξη διαπραγματεύσεων με σκοπό τη σύναψη συμφωνίας με την ενδιαφερόμενη τρίτη χώρα.

2. Η Κοινότητα 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.».

19. Το άρθρο 28 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο β) της παραγράφου 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) ο οποίος είναι υπεύθυνος για την παράδοση δικαιωμάτων, εκτός των δικαιωμάτων που εκχωρούνται δυνάμει του κεφαλαίου II, ίσων προς τις συνολικές εκπομπές από τις εγκαταστάσεις της ομάδας, κατά παρέκκλιση από το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο ε) και άρθρο 12 παράγραφος 3· και»

β) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Ο επιμελητής υπόκειται στις κυρώσεις που προβλέπονται για την παραβίαση απαιτήσεων σχετικά με την επιστροφή επαρκών δικαιωμάτων, εκτός των δικαιωμάτων που εκχωρούνται δυνάμει του κεφαλαίου II, για την κάλυψη των συνολικών εκπομπών από εγκαταστάσεις της ομάδας, κατά παρέκκλιση από το άρθρο 16 παράγραφοι 2, 3 και 4.»

20. Στο άρθρο 30 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«4. Έως την 1η Δεκεμβρίου 2014, η Επιτροπή επανεξετάζει, βάσει της παρακολούθησης και της πείρας από την εφαρμογή της, τη λειτουργία της παρούσας οδηγίας σε σχέση με τις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος I και ενδεχομένως υποβάλλει προτάσεις στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σύμφωνα με το άρθρο 251 της συνθήκης. Η Επιτροπή λαμβάνει ειδικότερα υπόψη τα εξής:

α) τις επιπτώσεις και τον αντίκτυπο της παρούσας οδηγίας στην εν γένει λειτουργία του κοινοτικού συστήματος·

β) τη λειτουργία της αγοράς δικαιωμάτων της αεροπορίας, με ιδιαίτερη ανάλυση των τυχόν διαταραχών στη λειτουργία της·

γ) την περιβαλλοντική απόδοση του κοινοτικού συστήματος και το βαθμό κατά τον οποίον θα πρέπει να μειωθεί ο συνολικός αριθμός δικαιωμάτων που κατανέμονται στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών δυνάμει του άρθρου 3γ, σύμφωνα με τους γενικούς στόχους της ΕΕ για τη μείωση των εκπομπών·

δ) τις επιπτώσεις του κοινοτικού συστήματος στον κλάδο αεροπορικών μεταφορών, περιλαμβανομένων θεμάτων ανταγωνιστικότητας, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη την επίδραση των πολιτικών για την κλιματική αλλαγή που εφαρμόζονται για τις αερομεταφορές εκτός της ΕΕ·

ε) τη διατήρηση του ειδικού αποθεματικού για φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, λαμβάνοντας υπόψη την πιθανότητα σύγκλισης μεταξύ ποσοστών αύξησης σε ολόκληρο τον κλάδο·

στ) τις επιπτώσεις του κοινοτικού συστήματος στη διαρθρωτική εξάρτηση των νησιωτικών, των μεσόγειων, των περιφερειακών περιοχών και των εξόχως απόκεντρων περιοχών της Κοινότητας από τις αεροπορικές μεταφορές·

ζ) κατά πόσον ένα σύστημα “πύλης” θα μπορούσε να περιληφθεί ώστε να διευκολύνει το εμπόριο δικαιωμάτων εκπομπών μεταξύ φορέων εκμετάλλευσης αεροσκαφών και φορέων εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων, ενώ παράλληλα εξασφαλίζεται ότι ουδεμία συναλλαγή δεν μπορεί να καταλήξει σε καθαρή μεταφορά δικαιωμάτων από φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών σε φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων·

η) τις επιπτώσεις των ορίων αποκλεισμού που διευκρινίζονται στο παράρτημα I ως προς την πιστοποιημένη μέγιστη μάζα απογείωσης και τον αριθμό ετήσιων πτήσεων που εκτελεί ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών·

θ) τον αντίκτυπο που έχει για το κοινοτικό σύστημα η εξαιρέση ορισμένων πτήσεων που εκτελούνται στα πλαίσια των υποχρεώσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών (\*).

ι) εξελίξεις, καθώς και δυναμικές μελλοντικές εξελίξεις, όσον αφορά την αποτελεσματικότητα των αερομεταφορών και ιδίως την πρόοδο προς την επίτευξη του στόχου του συμβουλευτικού σώματος για την αεροναυτική έρευνα στην Ευρώπη (ACARE) για την ανάπτυξη και την επίδειξη των τεχνολογιών που έχουν τη δυνατότητα να μειώσουν την κατανάλωση καυσίμων κατά 50 % έως το 2020 και κατά πόσον χρειάζονται περαιτέρω μέτρα για την αύξηση της απόδοσης·

ια) εξελίξεις στην επιστημονική κατανόηση όσον αφορά τις επιπτώσεις σε σχέση με την αλλαγή του κλίματος των ουράνιων συμπύκνωσης και των θυσανόμορφων νεφών που προκαλούνται από την αεροπορία, προκειμένου να προταθούν αποτελεσματικά μέτρα μετριασμού.

Η Επιτροπή υποβάλλει στη συνέχεια έκθεση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

(\* ) ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 8.».

21. Μετά το άρθρο 30 παρεμβάλλεται ο ακόλουθος τίτλος:

«ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

**ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ».**

22. Τα παραρτήματα I, IV και V τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

*Άρθρο 2*

#### **Μεταφορά στο εσωτερικό δίκαιο**

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο έως τις 2 Φεβρουαρίου 2010. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις ανωτέρω διατάξεις, αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αυτής αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των κυριότερων διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν

στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία. Η Επιτροπή πληροφορεί τα άλλα κράτη μέλη σχετικά.

*Άρθρο 3*

#### **Έναρξη ισχύος**

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

*Άρθρο 4*

#### **Αποδέκτες**

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 19 Νοεμβρίου 2008.

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*

*Ο Πρόεδρος*

H.-G. PÖTTERING

*Για το Συμβούλιο*

*Ο Πρόεδρος*

J.-P. JOUYET

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Τα παραρτήματα I, IV και V της οδηγίας 2003/87/ΕΚ τροποποιούνται ως εξής:

1. Το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

α) ο τίτλος αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:

**«ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΣΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΕΦΑΡΜΟΖΕΤΑΙ Η ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ»**

β) μετά την παράγραφο 2 παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος πριν από τον πίνακα:

«Από την 1η Ιανουαρίου 2012 περιλαμβάνονται όλες οι πτήσεις από ή προς περιφερειακό αεροδρόμιο ευρισκόμενο στο έδαφος κράτους μέλους όπου εφαρμόζεται η συνθήκη.»

γ) προστίθεται η ακόλουθη κατηγορία δραστηριοτήτων:

<p><i>«Αεροπορικές μεταφορές</i></p> <p>Πτήσεις από ή προς αεροδρόμια ευρισκόμενα στο έδαφος κράτους μέλους όπου εφαρμόζεται η συνθήκη.</p> <p>Στη δραστηριότητα αυτή δεν περιλαμβάνονται:</p> <p>α) οι πτήσεις που εκτελούνται αποκλειστικά για τη μεταφορά, στο πλαίσιο επίσημης αποστολής, βασιλεύοντος μονάρχη και του στενού οικογενειακού κύκλου του, αρχηγών κρατών, αρχηγών κυβερνήσεων και υπουργών χωρών που δεν είναι κράτη μέλη, εφόσον η εν λόγω μετακίνηση τεκμηριώνεται με το κατάλληλο δηλωτικό στο σχέδιο πτήσης·</p> <p>β) οι στρατιωτικές πτήσεις που εκτελούνται με στρατιωτικό αεροσκάφος, καθώς και οι τελωνειακές και αστυνομικές πτήσεις·</p> <p>γ) οι πτήσεις που αφορούν έρευνα και διάσωση, οι πυροσβεστικές πτήσεις, οι ανθρωπιστικές πτήσεις και οι πτήσεις των ιατρικών υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης που έχουν εγκριθεί από την ενδεδειγμένη αρμόδια αρχή·</p> <p>δ) οι πτήσεις που εκτελούνται αποκλειστικώς βάσει κανόνων πτήσης εξ όψεως, όπως αυτοί ορίζονται στο παράρτημα 2 της σύμβασης του Σικάγου·</p> <p>ε) οι πτήσεις που τερματίζονται στο αεροδρόμιο από το οποίο απογειώθηκε το αεροσκάφος και κατά τη διάρκεια των οποίων δεν πραγματοποιήθηκε ενδιάμεση προσγείωση·</p> <p>στ) οι εκπαιδευτικές πτήσεις που εκτελούνται αποκλειστικά για την απόκτηση πτυχίου ή τη βαθμολόγηση πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης, όταν αυτό τεκμηριώνεται με κατάλληλη σημείωση στο σχέδιο πτήσης, υπό τον όρο ότι οι πτήσεις αυτές δεν χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επιβατών ή/και φορτίου, ούτε για τον εντοπισμό θέσης ή τη διαπεραίωση αεροσκάφους·</p> <p>ζ) οι πτήσεις που εκτελούνται αποκλειστικά για επιστημονική έρευνα ή για τον έλεγχο, τη δοκιμή ή την πιστοποίηση αεροσκαφών ή εξοπλισμού, είτε αερομεταφερόμενου είτε επίγειου·</p> <p>η) οι πτήσεις που εκτελούνται με αεροσκάφος με πιστοποιημένη μέγιστη μάζα απογείωσης κάτω των 5 700 kg·</p> <p>θ) οι πτήσεις που εκτελούνται στα πλαίσια των υποχρεώσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 για τα δρομολόγια εντός των εξόχως απόκεντρων περιοχών κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 299 παράγραφος 2, της συνθήκης ή για δρομολόγια όπου η προβλεπόμενη χωρητικότητα δεν υπερβαίνει τις 30 000 θέσεις ετησίως· και</p> <p>ι) οι πτήσεις οι οποίες, εάν δεν υπήρχε η παρούσα διάταξη, θα ενέπιπταν στο πεδίο της δραστηριότητας αυτής, που εκτελούνται από φορέα εμπορικής εκμετάλλευσης αεροπορικών μεταφορών:</p> <p>— λιγότερες από 243 πτήσεις ανά περίοδο για τρεις συνεχόμενες τετράμηνες περιόδους, ή</p> <p>— πτήσεις με συνολικές ετήσιες εκπομπές μικρότερες από 10 000 τόνους ετησίως.</p> <p>Οι πτήσεις που εκτελούνται αποκλειστικά για τη μεταφορά, στο πλαίσιο επίσημης αποστολής, βασιλεύοντος μονάρχη και του στενού οικογενειακού κύκλου του/της, αρχηγών κρατών, αρχηγών κυβερνήσεων και υπουργών, κράτους μέλους δεν μπορούν να εξαιρούνται βάσει της παρούσας διάταξης.»</p>	<p>Διοξείδιο του άνθρακα.</p>
---	-------------------------------

2. Το παράρτημα IV τροποποιείται ως εξής:

α) μετά τον τίτλο του παραρτήματος παρεμβάλλεται ο ακόλουθος τίτλος:

**«ΜΕΡΟΣ Α — Παρακολούθηση και υποβολή εκθέσεων για τις εκπομπές από σταθερές εγκαταστάσεις»**

β) προστίθεται το ακόλουθο μέρος Β:

**«ΜΕΡΟΣ Β — Παρακολούθηση και υποβολή εκθέσεων για τις εκπομπές από αεροπορικές δραστηριότητες**

#### **Παρακολούθηση εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα**

Οι εκπομπές παρακολουθούνται με υπολογισμούς. Οι εκπομπές υπολογίζονται με τον τύπο:

#### **Κατανάλωση καυσίμου × συντελεστή εκπομπών**

Στην κατανάλωση καυσίμου συμπεριλαμβάνεται το καύσιμο που καταναλώνει η εφεδρική μονάδα παραγωγής ισχύος. Εφόσον είναι δυνατό, χρησιμοποιείται η πραγματική κατανάλωση καυσίμου για κάθε πτήση, η οποία υπολογίζεται με τον τύπο:

Ποσότητα καυσίμου που περιέχουν οι δεξαμενές του αεροσκάφους μετά την ολοκλήρωση του εφοδιασμού με καύσιμο για την πτήση – Ποσότητα καυσίμου που περιέχουν οι δεξαμενές του αεροσκάφους μετά την ολοκλήρωση του εφοδιασμού με καύσιμο για την επόμενη πτήση + Εφοδιασμός με καύσιμο για την επόμενη πτήση.

Σε περίπτωση που δεν υπάρχουν δεδομένα σχετικά με την πραγματική κατανάλωση καυσίμου, χρησιμοποιείται τυποποιημένη βαθμωτή μέθοδος για την κατ' εκτίμηση κατανάλωση καυσίμου από δεδομένα βασίζομενα στις βέλτιστες διαθέσιμες πληροφορίες.

Χρησιμοποιούνται οι προκαθορισμένοι από την IPCC (Διακυβερνητική Επιτροπή για την Αλλαγή του Κλίματος) συντελεστές εκπομπών, που περιλαμβάνονται στις κατευθυντήριες γραμμές της IPCC του 2006 για τις απογραφές αερίων θερμοκηπίου ή σε μεταγενέστερες επικαιροποιήσεις αυτών των κατευθυντήριων γραμμών, εκτός εάν υπάρχουν ακριβέστεροι, ειδικοί για συγκεκριμένες δραστηριότητες συντελεστές εκπομπών, οι οποίοι προέρχονται από ανεξάρτητα διαπιστευμένα εργαστήρια που χρησιμοποιούν αποδεκτές αναλυτικές μεθόδους. Ο συντελεστής εκπομπών για τη βιομάζα είναι μηδέν.

Ο υπολογισμός είναι χωριστός για κάθε πτήση και κάθε είδος καυσίμου.

#### **Υποβολή έκθεσης για τις εκπομπές**

Στην έκθεση που υποβάλλει δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 3 κάθε φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

A. Στοιχεία ταυτοποίησης του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών όπου περιλαμβάνονται:

- Επωνυμία του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών,
- Εντεταλμένο κράτος μέλος στο οποίο υπάγεται,
- Διεύθυνση του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένου του ταχυδρομικού κώδικα και της χώρας, και, εφόσον είναι διαφορετική, διεύθυνση επικοινωνίας στο εντεταλμένο κράτος μέλος,
- Αριθμοί νηολόγησης και τύποι των αεροσκαφών τα οποία χρησιμοποιήθηκαν κατά την περίοδο που καλύπτει η έκθεση για την εκτέλεση των αεροπορικών δραστηριοτήτων του παραρτήματος I από τον συγκεκριμένο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών,
- Αριθμός και αρχή έκδοσης του πιστοποιητικού και της άδειας εκμετάλλευσης δυνάμει των οποίων ο συγκεκριμένος φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών εκτέλεσε τις απειριθμούμενες στο παράρτημα I αεροπορικές δραστηριότητες,
- Διεύθυνση, τηλέφωνο, φαξ και ηλεκτρονική διεύθυνση ενός προσώπου επικοινωνίας, και
- Όνομα του ιδιοκτήτη του αεροσκάφους.

B. Για κάθε είδος καυσίμου για το οποίο υπολογίζονται οι εκπομπές:

- Κατανάλωση καυσίμου,
- Συντελεστής εκπομπών,



- Σύνολο σωρευμένων εκπομπών από όλες τις πτήσεις οι οποίες εκτελέστηκαν κατά την περίοδο που καλύπτει η έκθεση και εμπίπτουν στις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος I που άσκησε ο συγκεκριμένος φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών,
- Σωρευμένες εκπομπές από:
  - όλες τις πτήσεις οι οποίες εκτελέστηκαν κατά την περίοδο που καλύπτει η έκθεση και εμπίπτουν στις απαριθμούμενες στο παράρτημα I αεροπορικές δραστηριότητες που άσκησε ο συγκεκριμένος φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών από και προς αεροδρόμιο στο έδαφος του ίδιου κράτους μέλους,
  - όλες τις άλλες πτήσεις οι οποίες εκτελέστηκαν κατά την περίοδο που καλύπτει η έκθεση και εμπίπτουν στις αεροπορικές δραστηριότητες από τον συγκεκριμένο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών,
- Σωρευμένες εκπομπές από όλες τις πτήσεις οι οποίες εκτελέστηκαν κατά την περίοδο που καλύπτει η έκθεση και εμπίπτουν στις αεροπορικές δραστηριότητες που άσκησε ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών και οι οποίες:
  - αναχώρησαν από κράτος μέλος, και
  - αφίχθηκαν σε κράτος μέλος προερχόμενες από τρίτη χώρα,
- Αβεβαιότητα.

#### Παρακολούθηση των τονοχιλιομετρικών δεδομένων για τους σκοπούς των άρθρων 3ε και 3στ

Για την υποβολή αίτησης για την κατανομή δικαιωμάτων σύμφωνα με το άρθρο 3ε παράγραφος 1 ή το άρθρο 3στ παράγραφος 2, η ποσότητα αεροπορικής δραστηριότητας υπολογίζεται σε τονοχιλιόμετρα με τον ακόλουθο τύπο:

τονοχιλιόμετρα = απόσταση × ωφέλιμο φορτίο

όπου:

“απόσταση” σημαίνει την απόσταση ορθοδρομίας μεταξύ του αεροδρομίου αναχώρησης και του αεροδρομίου άφιξης, συν έναν πρόσθετο πάγιο συντελεστή 95 km, και

“ωφέλιμο φορτίο” σημαίνει το άθροισμα της μάζας των μεταφερόμενων εμπορευμάτων, ταχυδρομείου και επιβατών.

Για τον υπολογισμό του ωφέλιμου φορτίου:

- ο αριθμός επιβατών είναι ο αριθμός των ατόμων στο αεροσκάφος εκτός των μελών του πληρώματος,
- ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών δύναται να επιλέξει να εφαρμόσει για τους επιβάτες και τις ελεγμένες αποσκευές είτε την πραγματική είτε την τυπική μάζα που αναφέρεται στα έγγραφα τεκμηρίωσης της μάζας και της ζυγοστάθμισης για τις αντίστοιχες πτήσεις, είτε προκαθορισμένη τιμή 100 kg για κάθε επιβάτη και τις ελεγμένες αποσκευές του.

#### Δήλωση τονοχιλιομετρικών δεδομένων για τους σκοπούς των άρθρων 3ε και 3στ

Στην αίτηση που υποβάλλει δυνάμει του άρθρου 3ε παράγραφος 1 ή του άρθρου 3στ παράγραφος 2, κάθε φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών παρέχει τις ακόλουθες πληροφορίες:

A. Στοιχεία ταυτοποίησης του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, όπου περιλαμβάνονται:

- Επωνυμία του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών,
- Εντεταλμένο κράτος μέλος στο οποίο υπάγεται,
- Διεύθυνση του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών συμπεριλαμβανομένου του ταχυδρομικού κώδικα και της χώρας, και, εφόσον είναι διαφορετική, διεύθυνση επικοινωνίας στο εντεταλμένο κράτος μέλος,
- Αριθμοί νηολόγησης και τύποι των αεροσκαφών τα οποία χρησιμοποιήθηκαν κατά το έτος που καλύπτει η αίτηση για την εκτέλεση των αεροπορικών δραστηριοτήτων του παραρτήματος I από τον συγκεκριμένο φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών,

- Αριθμός και αρχή έκδοσης του πιστοποιητικού και της άδειας εκμετάλλευσης δυνάμει των οποίων ο συγκεκριμένος φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών εκτέλεσε τις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος Ι,
- Διεύθυνση, τηλέφωνο, φαξ και ηλεκτρονικό ταχυδρομείο ενός αρμόδιου για επικοινωνία προσώπου, και
- Όνομα του ιδιοκτήτη του αεροσκάφους.

B. Τονοχιλιομετρικά δεδομένα:

- Πλήθος πτήσεων ανά ζεύγος αεροδρομίων,
- Επιβατοχιλιόμετρα ανά ζεύγος αεροδρομίων,
- Τονοχιλιόμετρα ανά ζεύγος αεροδρομίων,
- Επιλεγείσα μέθοδος υπολογισμού της μάζας επιβατών και ελεγμένων αποσκευών,
- Σύνολο τονοχιλιόμετρων όλων των πτήσεων οι οποίες εκτελέστηκαν κατά το έτος που καλύπτει η δήλωση και εμπίπτουν στις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος Ι που άσκησε ο συγκεκριμένος φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών.».

3. Το παράρτημα V τροποποιείται ως εξής:

α) μετά τον τίτλο του παραρτήματος παρεμβάλλεται ο ακόλουθος τίτλος:

**«ΜΕΡΟΣ Α — Εξακρίβωση των εκπομπών από σταθερές εγκαταστάσεις»,**

β) προστίθεται το ακόλουθο μέρος B:

**«ΜΕΡΟΣ Β — Εξακρίβωση των εκπομπών από αεροπορικές δραστηριότητες**

13. Οι γενικές αρχές και η μεθοδολογία που ορίζονται στο παρόν παράρτημα εφαρμόζονται για την εξακρίβωση των εκθέσεων για τις εκπομπές από πτήσεις που εμπίπτουν στις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος Ι.

Για τον σκοπό αυτό:

- α) στην παράγραφο 3, η μνεία “φορέας εκμετάλλευσης” νοείται ως μνεία “φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών” και, στο στοιχείο γ) της παρούσας παραγράφου, η μνεία “εγκατάσταση” νοείται ως μνεία “αεροσκάφος που χρησιμοποιείται για την εκτέλεση των αεροπορικών δραστηριοτήτων που καλύπτει η έκθεση”.
- β) στην παράγραφο 5, η μνεία “η εγκατάσταση” νοείται ως μνεία “ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών”.
- γ) στην παράγραφο 6, η μνεία “δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα στην εγκατάσταση” νοείται ως μνεία “αεροπορικών δραστηριοτήτων που καλύπτει η έκθεση και ασκεί ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών”.
- δ) στην παράγραφο 7, η μνεία “στον χώρο της εγκατάστασης” νοείται ως μνεία “στους χώρους που χρησιμοποιεί ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών για την εκτέλεση των αεροπορικών δραστηριοτήτων που καλύπτει η έκθεση”.
- ε) στις παραγράφους 8 και 9, η μνεία “τις πηγές εκπομπών της εγκατάστασης” νοείται ως μνεία “αεροσκάφος για το οποίο είναι υπεύθυνος ο φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών”. και
- στ) στις παραγράφους 10 και 12, η μνεία “φορέας εκμετάλλευσης” νοείται ως μνεία “φορέας εκμετάλλευσης αεροσκαφών”.

**Πρόσθετες διατάξεις για τον έλεγχο των εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές των αεροπορικών μεταφορών**

14. Ο ελεγκτής εξακριβώνει ιδίως ότι:

- α) έχουν ληφθεί υπόψη όλες οι πτήσεις οι οποίες εμπίπτουν στις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος Ι. Για την εκτέλεση αυτού του καθήκοντος, ο ελεγκτής χρησιμοποιεί δεδομένα για τα δρομολόγια και άλλα δεδομένα σχετικά με την αεροπορική κίνηση του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων δεδομένων από τον Eurocontrol που έχει ζητήσει ο εν λόγω φορέας.
- β) υφίσταται γενική συνέπεια μεταξύ των δεδομένων για τη σωρευμένη κατανάλωση καυσίμων και των δεδομένων για την αγορά ή τον κατ’ άλλο τρόπο εφοδιασμό με καύσιμα του αεροσκάφους που εκτελεί την αεροπορική δραστηριότητα.

**Πρόσθετες διατάξεις για την εξακρίβωση των τονοχλιομετρικών δεδομένων που υποβάλλονται για τους σκοπούς των άρθρων 3ε και 3στ**

15. Οι γενικές αρχές και η μεθοδολογία που ορίζονται στο παρόν παράρτημα για τον έλεγχο των εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 3 εφαρμόζονται κατ' αναλογία, όπου αρμόζει, και στην εξακρίβωση των αεροπορικών τονοχλιομετρικών δεδομένων.
  
  16. Ο ελεγκτής εξακριβώνει ιδίως ότι στην αίτηση του φορέα εκμετάλλευσης δυνάμει του άρθρου 3ε παράγραφος 1 και του άρθρου 3στ παράγραφος 2, έχουν ληφθεί υπόψη μόνον οι πτήσεις οι οποίες πράγματι εκτελέστηκαν και εμπίπτουν στις αεροπορικές δραστηριότητες του παραρτήματος I για τις οποίες είναι υπεύθυνος ο φορέας εκμετάλλευσης. Για την εκτέλεση αυτού του καθήκοντος, ο ελεγκτής χρησιμοποιεί δεδομένα σχετικά με την αεροπορική κίνηση του φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων δεδομένων από τον Eurocontrol που έχει ζητήσει ο εν λόγω φορέας. Επιπλέον, ο ελεγκτής εξακριβώνει ότι το ωφέλιμο φορτίο που δηλώνει ο φορέας εκμετάλλευσης αντιστοιχεί στα στοιχεία του αρχείου ωφέλιμου φορτίου που τηρεί ο φορέας εκμετάλλευσης για λόγους ασφαλείας.».
-