2025/2090

2025.10.15.

# A TANÁCS (EU) 2025/2090 HATÁROZATA

**(2025. október 10.)**

**a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetben az uniós jog és a Nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok, Környezetvédelem – A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszere (CORSIA) második kiadása közötti eltérések bejelentése tekintetében az Európai Unió által képviselendő álláspont meghatározásáról**

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 192. cikke (1) bekezdésére, összefüggésben 218. cikke (9) bekezdésével,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

(1) A nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény (a továbbiakban: a Chicagói Egyezmény), amely a nemzetközi légi közlekedést szabályozza, 1947. április 4-én lépett hatályba. Az egyezmény létrehozta a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet (a továbbiakban: az ICAO).

(2) Az Unió tagállamai a Chicagói Egyezmény szerződő államai és az ICAO tagjai, az Unió pedig megfigyelői státusszal rendelkezik bizonyos ICAO-szervekben.

(3) A Chicagói Egyezmény 54. cikke alapján az ICAO Tanács nemzetközi szabványokat és ajánlott gyakorlatokat fogad el.

(4) Az Egyesült Nemzetek Éghajlatváltozási Keretegyezmény Feleinek 21. konferenciája 2015 decemberében a Párizsi Megállapodás elfogadásával zárult. A Párizsi Megállapodás célja, hogy a globális átlaghőmérséklet emelkedését jóval az iparosodás előtti szinthez képest 2 °C-kal magasabb hőmérsékletszint alatt tartsa, valamint, hogy arra törekedjen, hogy a hőmérsékletemelkedés 1,5 °C mértékre korlátozódjon. Az említett kibocsátáscsökkentés megvalósításához valamennyi gazdasági ágazatnak, így a nemzetközi légi közlekedésnek is hozzá kell járulnia.

(5) Az ICAO 39. közgyűlése 2016-ban úgy határozott, hogy globális piacalapú intézkedési rendszert dolgoz ki a nemzetközi légi közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátások 2020-as szintre való korlátozása érdekében. E tekintetben az (EU) 2016/915 tanácsi határozat ([1]) állapította meg az Unió álláspontját.

(6) Az ICAO Tanács a 214. ülésszakának 10. ülésén elfogadta a Chicagói Egyezmény 16. melléklete Nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok, Környezetvédelem – A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszere (a továbbiakban: CORSIA) című IV. kötetének első kiadását.

(7) Az ICAO Tanács a 228. ülésszakán elfogadta a Chicagói Egyezmény 16. melléklete IV. kötetének 1. módosítását, amely a Légi Közlekedési Környezetvédelmi Bizottság által javasolt módosításokon és a CORSIA 2022. évi időszakos felülvizsgálatának eredményén alapult. A Chicagói Egyezmény 16. melléklete IV. kötetének így létrejött második kiadása (a továbbiakban: a második kiadás) 2024. január 1-jén lépett hatályba.

(8) Az egyezmény 38. cikke foglalkozik a nemzetközi szabványoktól és eljárásoktól való eltérésekkel. Az említett cikk szerint bármely olyan szerződő állam, amely nem tartja lehetségesnek, hogy valamely nemzetközi szabványt vagy eljárást minden tekintetben betartson, saját szabályát vagy eljárását valamely nemzetközi szabvánnyal vagy eljárással ennek módosítása után teljesen összhangba hozza, vagy amely szükségesnek tartja olyan szabály és gyakorlat elfogadását, amely valamely kérdésben eltér a nemzetközi szabványban meghatározott szabálytól vagy gyakorlattól, haladéktalanul bejelenti az ICAO-nak a saját gyakorlata és a nemzetközi szabványban meghatározott gyakorlat közötti eltéréseket.

([1]) A Tanács (EU) 2016/915 határozata (2016. május 30.) az ICAO testületei által kidolgozandó és a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátások kérdésével foglalkozó egységes globális piaci alapú intézkedés 2020-tól történő végrehajtását célul tűző nemzetközi jogi eszközre tekintettel az Európai Unió nevében képviselendő álláspontról (HL L 153., 2016.6.10., 32. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/915/oj).

(9) Mivel az uniós jog és a második kiadás között bizonyos eltérések állnak fenn, uniós álláspontot kell kialakítani az eltéréseknek a Chicagói Egyezmény 38. cikke szerinti bejelentésével kapcsolatban.

(10) A CORSIA-t a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([2]) hajtja végre az uniós jogban. Az ICAO-ban az említett irányelv és a Chicagói Egyezmény 16. melléklete IV. kötetének első kiadása közötti eltérések bejelentésével kapcsolatban képviselendő álláspontot az (EU) 2018/2027 tanácsi határozat ([3]) állapította meg.

(11) 2023-ban az (EU) 2023/958 európai parlamenti és tanácsi irányelv ([4]) módosította a 2003/87/EK irányelvet. Az (EU) 2023/958 irányelv egyik célkitűzése a CORSIA Unión belüli végrehajtása volt.

(12) Azért kerül sor az e határozatban meghatározott, az eltérések bejelentésére vonatkozó uniós álláspontnak az e szakaszban történő benyújtására, mert elfogadásra kerültek a CORSIA EU-n belüli végrehajtására vonatkozó uniós jogi aktusok.

(13) A 2003/87/EK irányelv 12. cikke előírja, hogy a Bizottságnak végrehajtási jogi aktusokat kell elfogadnia, amelyekben meghatározza a légijármű-üzembentartókra vonatkozó kibocsátáskompenzációs követelmények kiszámításának módszertanát. Ennek megfelelően a Bizottság 2024. július 9-én elfogadta az (EU) 2024/1879 bizottsági végrehajtási rendeletet ([5]).

(14) A tagállamok által az ICAO titkárságának a kibocsátáskompenzációs követelmények hatálya alá tartozóként bejelentett valamennyi állampár éves szén-dioxid-kibocsátása nem érinti a kibocsátáskompenzációs követelmények kiszámítását és a CORSIA keretében támogatható azon egységek mennyiségét, amelyeket a megfelelés igazolása érdekében törölni kell.

(15) A 2003/87/EK irányelv alapján a CORSIA keretében elszámolható egységek az ICAO Tanács által meghatározott egységek, feltéve, hogy azok egy a Párizsi Megállapodást végrehajtó és a CORSIA-ban részt vevő államból származnak. Az említett eltérést be kell jelenteni az ICAO-nak.

(16) A 2003/87/EK irányelv alapján a második kiadásban meghatározott repüléseken kívül a következő repülések is mentesülnek a nyomonkövetési követelmények alól: a látvarepülési szabályok szerint végzett repülések, a tudományos kutatási és légijármű-tesztelési célú repülések, valamint a közszolgáltatási kötelezettségek keretében végrehajtott repülések. Az említett eltérést be kell jelenteni az ICAO-nak.

(17) Az (EU) 2018/2066 bizottsági végrehajtási rendelet ([6]) alapján a kibocsátásbecslési eszközök használatára nem jogosult légijármű-üzembentartóknak az A. vagy a B. módszert kell alkalmazniuk üzemanyag-fogyasztás nyomonkövetési módszerként. Ugyanazokat a módszereket kell alkalmazniuk az összes járat jelentéséhez, beleértve azokat a járatokat is, amelyekre nem vonatkoznak kibocsátáskompenzációs követelmények. Az említett eltérésről értesíteni kell az ICAO-t.

([2]) Az Európai Parlament és a Tanács 2003/87/EK irányelve (2003. október 13.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 275., 2003.10.25., 32. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

([3]) A Tanács (EU) 2018/2027 határozata (2018. november 29.) az Európai Unió nevében a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetben a Nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok, Környezetvédelem – A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszere (CORSIA) első kiadása tekintetében képviselendő álláspont meghatározásáról (HL L 325., 2018.12.20., 25. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/2027/oj).

([4]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/958 irányelve (2023. május 10.) a 2003/87/EK irányelvnek a légi közlekedésnek az uniós gazdaság egészére vonatkozó kibocsátáscsökkentési célhoz való hozzájárulása és egy piaci alapú globális intézkedés megfelelő végrehajtása tekintetében történő módosításáról (HL L 130., 2023.5.16., 115. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/958/oj).

([5]) A Bizottság (EU) 2024/1879 végrehajtási rendelete (2024. július 9.) a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a kibocsátáskompenzációs követelmények CORSIA céljából való kiszámítása tekintetében történő alkalmazására vonatkozó szabályok megállapításáról (HL L, 2024/1879, 2024.7.10., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1879/oj).

([6]) A Bizottság (EU) 2018/2066 végrehajtási rendelete (2018. december 19.) az üvegházhatású gázok kibocsátásának a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek megfelelő nyomon követéséről és jelentéséről, valamint a 601/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról (HL L 334., 2018.12.31., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).

(18) Minden tagállam legkésőbb az e határozat hatálybalépésétől számított két hónapon belül bejelenti az e cikkben szereplő eltéréseket, és erről tájékoztatja a Bizottságot.

(19) Helyénvaló meghatározni az Unió által az ICAO-ban a második kiadással kapcsolatban képviselendő álláspontot, mivel az a Chicagói Egyezmény 90. cikke értelmében és az abban meghatározott korlátokon belül kötelező erejű a tagállamokra nézve. A második kiadás az Unióra és tagállamaira nézve is kötelező lesz egyes hatályos nemzetközi légiközlekedési megállapodások értelmében. Ezért az eltérések bejelentésével kapcsolatos uniós álláspont elfogadása a Szerződés 218. cikke (9) bekezdésének hatálya alá tartozik.

(20) Az uniós álláspontot az Unió érdekében az összes tagállamnak képviselnie kell,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

*1. cikk*

Az Unió által az ICAO-ban az uniós jog és a Chicagói Egyezmény 16. melléklete Nemzetközi Környezetvédelmi Szabványok és Ajánlott Gyakorlatok – A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszere (CORSIA) című IV. kötetének második kiadása (a továbbiakban: második kiadás) közötti eltérések bejelentése tekintetében képviselendő álláspont a következő: minden tagállam kitölti az ICAO Eltérések elektronikus nyilvántartási rendszerét (EFOD) az eltérésekkel az e határozat 2. cikkében meghatározott feltételeknek megfelelően.

*2. cikk*

(1) Az e cikkben meghatározott eltérések bejelentése nem érinti a Chicagói Egyezmény 38. cikke alapján a Chicagói Egyezmény 16. melléklete IV. kötetének rendelkezései tekintetében benyújtott egyéb bejelentéseket.

(2) A második kiadás „Kibocsátási egységek” című 4. fejezetének 4.3.1. pontjától való eltérés, amelyre a következő részletes leírás vonatkozik:

*„[Tagállam] értesíti az ICAO-t arról, hogy a(z) [tagállam] területén székhellyel rendelkező üzembentartók által az Európai Gazdasági Térségen (EGT) belül üzemeltetett járatokból, vagy az EGT-ből Svájcba vagy az Egyesült Királyságba irányuló, illetve onnan induló járatokból származó kibocsátásokra vonatkozóan a kibocsátáskompenzációs követelményeknek való megfelelést a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel* [1] *összhangban a kibocsátási egységeknek az ilyen járatokra is alkalmazandó EU ETS regionális rendszere keretében való visszaadása biztosítja.”*

*A regionális rendszerekben való részvétel kötelezi a(z) [tagállami] üzembentartókat e kibocsátások kezelésére.*

*A kibocsátáskompenzációs követelményeknek való megfelelés ezáltal az egységek törlésének szakaszában teljesül, amelyet a Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötetének 4. fejezete részletez. Úgy kell tekinteni, hogy a(z) [tagállam] igazgatása alá tartozó üzembentartók a kibocsátási egységek törléséről szóló hitelesített jelentés benyújtását követően megfelelnek a CORSIA szerinti kibocsátáskompenzációs követelményeknek. Az említett jelentésnek igazolnia kell, hogy elegendő CORSIA-egységet töröltek, az EGT-államok közötti légi járatok, valamint az EGT-államok és az Egyesült Királyság, illetve Svájc közötti járatok kivételével.*

[1] Az Európai Parlament és a Tanács 2003/87/EK irányelve (2003. október 13.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 275, 2003.10.25., 32. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).”

Ezt az eltérést az A. kategóriába („Az ICAO szabványainál vagy ajánlott gyakorlatainál szigorúbb vagy azokat meghaladó szabályok”) tartozó eltérésként és „jelentős eltérés” megjelöléssel kell rögzíteni az EFOD-ban.

(3) A második kiadás „Kibocsátási egységek” című 4. fejezetének 4.2.1. pontjától való eltérés, amelyre a következő részletes leírás vonatkozik:

*„A 2003/87/EK irányelv 11a. cikkével összhangban [tagállam] értesíti az ICAO-t arról, hogy »A kibocsátási egységek CORSIA keretében való alkalmazhatóságának kritériumai« című ICAO-dokumentumban foglalt kritériumokon túlmenően a következő feltételeknek is teljesülniük kell ahhoz, hogy a(z) [tagállam] igazgatása alá tartozó üzembentartók esetében a kibocsátási egységek a CORSIA-nak való megfelelés szempontjából elszámolhatónak minősüljenek:*

a) *a kibocsátási egységeknek olyan államból kell származniuk, amely a felhasználás idején a Párizsi Megállapodás részes fele;*

b) *a kibocsátási egységeknek a CORSIA szerinti kibocsátáskompenzációban részt vevő államból kell származniuk.”*

Ezt az eltérést az A. kategóriába („Az ICAO szabványainál vagy ajánlott gyakorlatainál szigorúbb vagy azokat meghaladó szabályok") tartozó eltérésként és „jelentős eltérés" megjelöléssel kell rögzíteni az EFOD-ban.

(4) A második kiadás „A légijármű-üzembentartók éves $CO_2$-kibocsátásának nyomon követése, jelentése és ellenőrzése" című 2. fejezetének 2.1.1. pontjától való eltérés, amelyre a következő részletes leírás vonatkozik:

*„A 2003/87/EK irányelv I. mellékletének megfelelően [tagállam] értesíti az ICAO-t arról, hogy a Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötetének 2.1.1. és 2.1.3. pontjában meghatározott mentességeken túlmenően az e fejezetben szereplő szabványok és ajánlott gyakorlatok nem alkalmazandók az EGT-ből induló vagy oda érkező alábbi repülésekre:*

a) *a kizárólag a Chicagói Egyezmény 2. függelékében meghatározott látvarepülési szabályok szerint végzett repülések;*

b) *a kizárólag tudományos kutatás, vagy akár a levegőben, akár a szárazföldön lévő légi járművek vagy berendezések ellenőrzése, tesztelése vagy hitelesítése céljából végzett repülések;*

c) *az 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel* [1] *összhangban előírt közszolgáltatási kötelezettségek keretében végrehajtott repülések.*

[1] Az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK rendelete (2008. szeptember 24.) a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról (HL EU L 293., 2008.10.31., 3. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj)."

Ezt az eltérést a C. kategóriába („Részben végrehajtva") tartozó eltérésként és nem „jelentős eltérés" megjelöléssel kell rögzíteni az EFOD-ban.

(5) A második kiadás „A légijármű-üzembentartók éves $CO_2$-kibocsátásának nyomon követése, jelentése és ellenőrzése" című 2. fejezetének 2.2.1.3.1., 2.2.1.3.2. és 2.2.1.3.6. pontjától való eltérés, amelyre a következő részletes leírás vonatkozik:

*„Az (EU) 2018/2066 bizottsági végrehajtási rendelet* [2] *55. cikke (1) bekezdésének megfelelően azok a légijármű-üzembentartók, amelyek három egymást követő négy hónapos időszak mindegyikében kevesebb mint 243 járatot üzemeltetnek, valamint azok a légijármű-üzembentartók, amelyek összes éves $CO_2$-kibocsátása 25 000 tonnánál kevesebb, kis kibocsátónak minősülnek. [Tagállam] értesíti az ICAO-t arról, hogy a kis kibocsátókra vonatkozó küszöbértéket meghaladó légijármű-üzembentartóknak az üzemanyag-fogyasztás nyomonkövetési módszereként az A. vagy a B. módszert kell alkalmazniuk."*

[2] A Bizottság (EU) 2018/2066 végrehajtási rendelete (2018. december 19.) az üvegházhatású gázok kibocsátásának a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek megfelelő nyomon követéséről és jelentéséről, valamint a 601/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról (HL L 334, 2018.12.31., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj)."

*„Az (EU) 2018/2066 végrehajtási rendelettel összhangban [tagállam] értesíti az ICAO-t arról, hogy a légijármű-üzembentartóknak az általuk jelentett összes járat esetében – beleértve a kibocsátáskompenzációs követelmények hatálya alá nem tartozó nemzetközi járatokat is – a kiválasztott üzemanyagfogyasztás-nyomonkövetési módszert kell alkalmazniuk."*

*„A 2003/87/EK irányelvvel összhangban [tagállam] értesíti az ICAO-t arról, hogy azok a légijármű-üzembentartók, amelyek 2021. január 1. után anélkül teljesítik első alkalommal a Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötete 2.1.1. és 2.1.3. pontjának követelményeit, hogy új belépőnek minősülnének, és nem minősülnek kis kibocsátónak, közvetlenül valamely üzemanyagfogyasztás-nyomonkövetési módszert alkalmazzák."*

Ezt az eltérést az A. kategóriába („Az ICAO szabványainál vagy ajánlott gyakorlatainál szigorúbb vagy azokat meghaladó szabályok") tartozó eltérésként és nem „jelentős eltérés" megjelöléssel kell rögzíteni az EFOD-ban.

(6) Minden tagállam legkésőbb az e határozat hatálybalépésétől számított két hónapon belül bejelenti az e cikkben szereplő eltéréseket, és erről tájékoztatja a Bizottságot.

*3. cikk*

Ez a határozat az elfogadásának napján lép hatályba.

Kelt Luxembourgban, 2025. október 10-én.

*a Tanács részéről*

*az elnök*

S. LOSE