EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2021.7.14.
COM(2021) 552 final

2021/0207 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

a 2003/87/EK irányelvnek a légi közlekedésnek az uniós gazdaság egészére vonatkozó kibocsátáscsökkentési célhoz való hozzájárulása tekintetében történő módosításáról és egy piaci alapú globális intézkedés megfelelő végrehajtásáról

{SEC(2021) 552 final} - {SWD(2021) 555 final} - {SWD(2021) 603 final} - {SWD(2021) 604 final}

INDOKOLÁS

(1) A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

Ez a javaslat módosításokat vezet be az EU kibocsátáskereskedelmi rendszerére (EU ETS) vonatkozó jogszabályok légi közlekedésre történő alkalmazása tekintetében azzal a céllal, hogy biztosítsa, hogy:

(1) a légi közlekedés az európai zöld megállapodásnak megfelelően hozzájárul a 2030-ra vonatkozó kibocsátáscsökkentési célkitűzéshez;

(2) az EU ETS-t szükség szerint módosítják az ICAO nemzetközi légi közlekedésben alkalmazandó kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszere tekintetében; valamint

(3) az árverésre bocsátott mennyiség növelése érdekében felülvizsgálják a légi közlekedési kibocsátási egységek kiosztását.

A cél az EU ETS felülvizsgálata a légi közlekedésből származó kibocsátások tekintetében költséghatékony és koherens módon, összhangban az Unió fokozott éghajlat-politikai célkitűzésével, figyelembe véve a méltányos átállás szükségességét és azt, hogy valamennyi ágazatnak hozzá kell járulnia az EU éghajlat-politikai erőfeszítéseihez.

A Bizottság által 2019 decemberében elfogadott európai zöld megállapodás[1], valamint az európai klímarendelet[2] és az éghajlat-politikai célterv (CTP)[3] célja az Unió Párizsi Megállapodás szerinti éghajlat-politikai kötelezettségvállalásának fokozása, összhangban azzal az uniós célkitűzéssel, hogy az EU-ban 2050-re megvalósuljon a teljes gazdaságra kiterjedő klímasemlegesség. Az EU 2030-ra az 1990-es szinthez képest legalább 40 %-ról legalább 55 %-ra növeli a gazdaság egészére kiterjedő dekarbonizációs kötelezettségvállalását, nemzetközi jóváírások felhasználása nélkül. A megnövelt éghajlat-politikai célkitűzés elérése érdekében valamennyi ágazatnak – beleértve a légi közlekedést is – megfelelően hozzá kell járulnia a szükséges hazai kibocsátáscsökkentési erőfeszítésekhez.

Az európai zöld megállapodás az Uniót olyan igazságosabb és virágzóbb társadalommá kívánja alakítani, amely modern, erőforrás-hatékony és versenyképes gazdasággal rendelkezik, ahol 2050-re megszűnik a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátás, és ahol a gazdaság növekedése nem erőforrásfüggő. Az Európai Tanács és a Parlament jóváhagyta a klímasemlegességi célkitűzést, amelyet a politikai szinten elfogadott európai klímarendelet jogilag kötelező erejű módon rögzít. Az európai zöld megállapodás célja továbbá az Unió természeti tőkéjének védelme, megőrzése és fejlesztése, valamint a polgárok egészségének és jóllétének védelme a környezettel kapcsolatos kockázatokkal és hatásokkal szemben. Ugyanakkor az átállásnak méltányosnak és inkluzívnak kell lennie.

A 2030-ig tartó időszakra vonatkozó, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának uniós szintű, az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-os csökkentésére irányuló uniós törekvés növelésén túl a 2030-ra vonatkozó éghajlat-politikai céltervről szóló közlemény hangsúlyozza, hogy „*a Párizsi Megállapodás keretében tett, az egész gazdaságra kiterjedő*

---

1 COM(2019) 640 final.

2 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (európai klímarendelet) (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.).

3 COM(2020) 562 final.

fellépés iránti nemzetközi kötelezettségvállalásával összhangban az EU-nak folytatnia kell az EU ETS keretében legalább az EU-n belüli légi közlekedésből származó kibocsátások szabályozását". Az Európai Tanács 2020. decemberi következtetéseiben „*felkéri a Bizottságot, hogy mérje fel, hogy miként tud valamennyi gazdasági ágazat a legjobban hozzájárulni a 2030-ra szóló célkitűzés megvalósításához, és terjessze elő a szükséges javaslatokat a tagállami szinten jelentkező környezeti, gazdasági és társadalmi hatások alapos vizsgálatával együtt, a nemzeti energia- és klímatervek figyelembevételével és a meglévő rugalmassági lehetőségek felülvizsgálatával.*"[4]

A légi közlekedésből származó kibocsátások a globális szén-dioxid-kibocsátás 2–3 %-át teszik ki, és 1990 óta mind uniós, mind globális szinten jelentősen nőttek. Uniós szinten a légi közlekedésből származó CO_2-kibocsátás 2018-ban a teljes gazdaság kibocsátásának 3,7 %-át, a közlekedésből származó CO_2-kibocsátásnak pedig a 15,7 %-át tette ki[49]. 2018-ban az EU a légi közlekedésből származó globális szén-dioxid-kibocsátás 15 %-áért felelt[5]. Emellett a légi közlekedés nem a szén-dioxid-kibocsátással összefüggő éghajlati hatásai a becslések szerint összességében legalább olyan fontosak, mint a szén-dioxid-kibocsátással összefüggő hatások önmagukban[6].

Annak ellenére, hogy a Covid19-világjárvány következtében a közelmúltban csökkent a forgalom, a légi közlekedés éghajlati hatásai az előrejelzések szerint tovább nőnek, mivel az ágazat történelmi növekedése meghaladja a többi gazdasági ágazat átlagát. A Covid19-világjárvány előtt az Eurocontrol 2040-re 53 %-os éves növekedést prognosztizált az európai légi közlekedésből származó kibocsátások terén a 2017-es szinthez képest[53]. Az ICAO-nak a Covid19-válság előtt született becslése azt prognosztizálta, hogy 2040-re a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátások akár 150 %-kal is emelkedhetnek a 2020-as szinthez képest[54].

Az európai légi közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátás kezelésének egyik legfontosabb eszköze az EU ETS. A légi közlekedés kibocsátáskereskedelmi rendszerére vonatkozó aktualizált szabályokról szóló nyilvános konzultáció tanúsága szerint a válaszadók 91 %-a egyetért azzal, hogy a légi közlekedésnek nagyobb mértékben kellene hozzájárulnia az éghajlat-politikai intézkedésekhez. A válaszadók 88 %-a véli úgy, hogy a piaci alapú eszközök hatékonyan kezelhetik a légi közlekedésből származó kibocsátásokat az éghajlat-politikai célkitűzésekkel összhangban. 2013 és 2020 között a légi közlekedés a becslések szerint 193,4 millió tonna szén-dioxid-kibocsátás-megtakarítást ért el az EU ETS-en keresztül, elsősorban más ágazatok kibocsátáscsökkentésének finanszírozása révén[39]. Ez jelenti a légi közlekedés hozzájárulását a 2020-as uniós éghajlat-politikai célkitűzéshez, és a hozzájárulás a tervek szerint 2030-ban is folytatódni fog.

Figyelembe véve a légi közlekedési ágazatból származó jelenlegi és várható kibocsátásokat, valamint az EU 2030-ra vonatkozó fokozott éghajlat-politikai törekvéseivel összefüggésben jelentősen meg kell erősíteni az éghajlat-politikai hozzájárulást, többek között annak érdekében, hogy 2050-re lehetővé váljon az EU klímasemlegességéhez való szükséges hozzájárulás elérése. A 2019. évi európai légiközlekedési környezeti jelentés is kiemelte ezt az igényt.

---

4 https://www.consilium.europa.eu/media/47296/1011-12-20-euco-conclusions-hu.pdf

5 Az EGT-n belüli légi közlekedés 7,5 %-ot, a harmadik országokba induló járatok pedig további 7,5 %-ot képviseltek. Az EU Párizsi Megállapodás szerinti nemzetileg meghatározott hozzájárulásai és a légi közlekedési ágazat 2050-ig szóló útiterve egyaránt vonatkozik az induló járatokra.

6 A COM(2020)777 számszerűsíti, a COM(2020)747 és a kapcsolódó dokumentumok pedig részletesen elemzik ezeket a hatásokat.

A Bizottság számos hatásvizsgálatot készített annak érdekében, hogy támogassa az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomag kulcsfontosságú jogalkotási eszközeinek tervezett felülvizsgálatát. Az EU ETS légi közlekedésre vonatkozó szabályainak felülvizsgálatáról készült hatásvizsgálat különböző lehetőségeket elemez, amelyek révén a felülvizsgálat hatékonyan és eredményesen hozzájárulhat az aktualizált cél eléréséhez a szélesebb körű csomag részeként. Ezért a légi közlekedési szabályok felülvizsgálatát a helyhez kötött létesítményekre vonatkozó EU ETS felülvizsgálatával és más ágazatokra való kiterjesztésével együtt kell elvégezni. A kibocsátáskereskedelmi rendszer azon elemei, amelyek esetében a felülvizsgálatok összekapcsolása különösen fontos, a légi közlekedési kibocsátási egységek teljes mennyiségére és a lineáris csökkentési tényező alkalmazására vonatkozó rendelkezések, valamint a piaci stabilizációs tartalékra vonatkozó rendelkezések. Az EU ETS és a CORSIA alkalmazási körére vonatkozó döntések hatással lesznek az ETS-ágazat kibocsátáscsökkentésének szintjére és az uniós kibocsátási egységek iránti keresletre. Az árverés útján értékesítendő légi közlekedési kibocsátási egységek részarányára vonatkozó döntések hatással lesznek az éghajlatváltozás kezelésére rendelkezésre álló árverési bevételek összegére, valamint az elosztási elemekre.

Ahhoz, hogy a légi közlekedés hozzájáruljon a Párizsi Megállapodás céljaihoz, szélesebb körű globális fellépésre is szükség van. Az EU támogatta az ICAO CORSIA rendszerét, és együttműködik másokkal a megfelelő részvétel és végrehajtás ösztönzése érdekében. A légi közlekedésre vonatkozó uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer felülvizsgálatának biztosítania kell, hogy a CORSIA-t az EU ETS-en keresztül megfelelően végrehajtsák, és a CORSIA végrehajtása során biztosítani kell a légitársaságokkal szembeni egyenlő bánásmódot. Ugyanakkor az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv minden módosításának összhangban kell állnia az EU azon törekvésével, hogy 2050-re klímasemlegessé váljon, az Uniónak az uniós gazdaság egészére kiterjedő, 2030-ra szóló üvegházhatásúgázkibocsátás-csökkentési kötelezettségvállalásával, valamint azzal a céllal, hogy megőrizze az uniós éghajlat-politikai fellépés környezeti integritását és hatékonyságát.

2012 óta nagy mennyiségű kibocsátási egységet osztottak ki ingyenesen a légi közlekedési ágazat számára. Az európai zöld megállapodásról szóló közlemény[70] bejelentette, hogy javaslatot fognak tenni a légitársaságoknak ingyenesen kiosztott kibocsátási egységek csökkentésére. Ezt a 2030-ra vonatkozó európai éghajlat-politikai törekvések fokozásáról szóló közlemény is megerősíti. Mivel az ingyenes kiosztás eltérést jelent a „szennyező fizet” elvtől, az EU ETS alapértelmezett módszere az árverés. Az alapul szolgáló elemzés arra is rámutat, hogy a légi közlekedés tekintetében az árverések növelésekor alacsony a kibocsátásáthelyezés kockázata, és nagyon korlátozott a fogyasztói árakra gyakorolt hatás.

A főbb jogszabályi módosítások a következők:

(1) a légi közlekedési kibocsátási egységek teljes mennyiségének jelenlegi szinten történő konszolidálása és a lineáris csökkentési tényező alkalmazása az ETS-irányelv 9. cikkével összhangban;

(2) a légi közlekedési kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítésének növelése;

(3) az EU ETS Európán belüli alkalmazásának folytatása, adott esetben a CORSIA-nak az Európán kívüli járatokra történő alkalmazása mellett; valamint

(4) annak biztosítása, hogy a légitársaságok ugyanazon útvonalakon egyenlő bánásmódban részesüljenek a gazdasági következményekkel járó kötelezettségeik tekintetében.

Az EU ETS irányelv e módosításaival párhuzamosan külön javaslat készül az uniós székhelyű légitársaságok 2021-re vonatkozó nulla CORSIA kibocsátáskompenzációról szóló tagállami értesítés végrehajtásáról. A külön javaslat a CORSIA-val kapcsolatos azon elemekkel foglalkozik, amelyeknek 2022 novemberéig hatályba kell lépniük annak érdekében, hogy a nulla kibocsátáskompenzációt az említett időpontig be lehessen jelenteni.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

Az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomag átfogó lépés az uniós jogszabályok átdolgozása során annak érdekében, hogy azok összhangba kerüljenek az EU fokozott éghajlat-politikai törekvéseivel. A csomagban szereplő valamennyi kezdeményezés szorosan összefügg egymással, és mindegyik kezdeményezés a többi kezdeményezés kialakításától függ.

Míg a légi közlekedésre vonatkozó uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer megerősítésére vonatkozó politikai felhatalmazás egyértelmű, ezt más kapcsolódó és releváns kezdeményezésekkel – például az energiaadó-irányelv és a megújulóenergia-irányelv felülvizsgálatával, valamint a ReFuelEU kezdeményezéssel – együtt vizsgálják, amelyeket külön értékelnek, megfelelően figyelembe véve a kibocsátáskereskedelmi rendszer dimenzióját és hatásait.

Amint azt az európai zöld megállapodás is jelzi, a légi közlekedés által az éghajlatváltozásra gyakorolt hatások csökkentése szakpolitikai eszközök kombinációját teszi szükségessé, mivel nincs egyetlen megoldás az ágazat dekarbonizálására. A légi közlekedésre vonatkozó uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer felülvizsgálata ezért egy intézkedéscsomag részét képezi, amely olyan piaci alapú intézkedéseket foglal magában, mint az EU ETS és a CORSIA, a fenntartható légijármű-üzemanyagok előállításának és elterjedésének fellendítése, légijármű-technológiai fejlesztések és üzemeltetési fejlesztések, például az egységes európai égbolt kezdeményezésen keresztül.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

Valamennyi uniós fellépésnek és szakpolitikának összhangban kell állnia az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomag javaslataival, és segítenie kell az EU-t abban, hogy elérje a 2030-ra kitűzött megnövelt célt és a 2050-re megvalósítandó klímasemlegességre való sikeres és méltányos átállást, ahogyan azt a Bizottság az európai zöld megállapodásról szóló közleményében megállapította.

Így ez a kezdeményezés számos más szakpolitikai területhez – köztük az Unió külső politikáihoz is – kapcsolódik, például azon keresztül, hogy az EU arra ösztönzi a partnerországokat, hogy a CORSIA-t is hajtsák végre, és támogatást nyújt annak biztosításához, hogy a légitársaságok azonos feltételek mellett működjenek. A Bizottság bejelentette, hogy azzal a céllal, hogy minden uniós kezdeményezés megfeleljen a „ne árts” zöld esküjének, javítani fogja, hogy a minőségi jogalkotásra vonatkozó iránymutatásai és támogató eszközei hogyan kezelik a fenntarthatósággal és az innovációval kapcsolatos kérdéseket. Ez a kezdeményezés összhangban van az EU kutatási és innovációs politikájával is, és fokozza a szinergiákat az EU kiépítési programjai, különösen az innovációs alap és az uniós kutatási és innovációs keretprogramok között azáltal, hogy ösztönzi az alacsony szén-dioxid-kibocsátású innovatív megoldások alkalmazását és kiépítését.

A 2030-ra vonatkozó éghajlat-politikai céltervet kísérő hatásvizsgálat gondosan megvizsgálta a kibocsátáskereskedelem megerősítésének és kiterjesztésének lehetőségét, amely az üvegházhatásúgáz-kibocsátás uniós szintű csökkentésének egyik eszköze.

Az egyéb uniós szakpolitikákkal való összhangot az is biztosítja, hogy az EU ETS-re vonatkozó hatásvizsgálatok összhangban legyenek a 2030-ig tartó időszakra vonatkozó éghajlat-, energia- és közlekedési keret fennmaradó részére vonatkozó értékelésekkel, valamint a légi közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás kezelését célzó intézkedéscsomag részeként előterjesztett egyéb intézkedésekkel.

(2) JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

• Jogalap

Az EU ETS irányelv, azaz a 2003/87/EK irányelv, valamint az azt módosító valamennyi későbbi jogszabály és az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását szabályozó egyéb jogszabályok jogalapja az Európai Unió működéséről szóló szerződés 192. cikke. Továbbra is ennek kell maradnia minden olyan új jogszabály jogalapjának, amely a légi közlekedés éghajlatra gyakorolt hatásaival foglalkozik, mivel az intézkedés fő célja a környezet védelme az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentése révén.

• Szubszidiaritás

Az EU ETS irányelv meglévő uniós szakpolitikai eszköz. Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 5. cikkében rögzített szubszidiaritási elvvel összhangban az ezt az eszközt módosító javaslatban kitűzött célok csak uniós szintű jogszabályok révén érhetők el.

A tagállamoknak uniós jogi aktussal kell alkalmazniuk a CORSIA-t a 2003/87/EK irányelv földrajzi hatálya alá tartozó járatokra – ezt a földrajzi hatályt az irányelv I. melléklete meghatározza –, azaz az EGT repülőtereiről induló és az EGT-n belüli más repülőterekre vagy harmadik országokba érkező járatokra, valamint a harmadik országokból az EGT-n belüli repülőterekre érkező járatokra.

Az éghajlatváltozás határokon átnyúló hatásai és a repülés nagymértékben transznacionális jellege miatt az uniós szintű – és amennyiben lehetséges, globális szintű – fellépés hatékonyabb, mint a tagállami szintű fellépés. Az uniós szintű fellépés a leghatékonyabban fogja megvalósítani az EU hazai és nemzetközi éghajlat-politikai célkitűzéseit, és biztosítja a CORSIA harmonizált és megfelelő végrehajtását az EU tekintetében.

• Arányosság

Ez a javaslat megfelel az arányosság elvének, mert nem lépi túl az Európai Uniónak a 2021-től 2030-ig tartó időszakra vonatkozó ÜHG-kibocsátás-csökkentési céljai költséghatékony módon történő teljesítéséhez szükséges mértéket, miközben biztosítja a méltányosság, a környezeti integritás, a belső piac megfelelő működése és a CORSIA végrehajtása érvényesülését.

Az Európai Tanács jóváhagyta az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal történő, az egész gazdaságra kiterjedő és hazai csökkentését 2030-ra. Ez a javaslat az üvegházhatású gázok kibocsátásának nagy részére kiterjed, és e cél elérése érdekében felülvizsgálja az irányelvet.

• A jogi aktus típusának megválasztása

E javaslat célkitűzéseit leginkább egy módosító irányelv révén lehet megvalósítani. Ez a legmegfelelőbb jogi eszköz a hatályos EU ETS irányelv, a 2003/87/EK irányelv módosítására. Az irányelv azt követeli meg a tagállamoktól, hogy a kitűzött célokat elérjék, és az intézkedéseket nemzeti anyagi és eljárásjogi rendszerükbe átültessék. A tagállamoknak

biztosítaniuk kell, hogy a nemzeti átültető rendelkezések ne akadályozzák az innovációt, és technológiai szempontból semlegesek legyenek.

(3) AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése/célravezetőségi vizsgálata**

A 2003/87/EK irányelv 28b. cikkének (2) bekezdése előírja a Bizottság számára, hogy nyújtson be jelentést a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek a CORSIA-ról, amelyben megvizsgálja a CORSIA célját és általános környezeti integritását, ideértve a Párizsi Megállapodásban foglalt célokhoz viszonyított általános célkitűzését, a részvétel szintjét, a végrehajthatóságot, az átláthatóságot, az előírások megsértése esetén alkalmazandó szankciókat, a nyilvánosság részvételének folyamatait, a kibocsátások ellentételezésére használt egységek minőségét, a kibocsátások nyomon követését, bejelentését és hitelesítését, a forgalmi jegyzékeket, az elszámoltathatóságot, valamint a bioüzemanyagok használatára vonatkozó szabályokat. Ennek fényében javaslatot kell tenni az uniós jog módosítására a CORSIA megfelelő végrehajtása érdekében.

Emellett a 2003/87/EK irányelv 28b. cikkének (2) bekezdése előírja, hogy a Bizottság jelentésének meg kell vizsgálnia, hogy szükség van-e a 28c. cikk (2) bekezdése alapján elfogadott rendelkezések felülvizsgálatára. Az EU ETS irányelv 28b. cikkének (3) bekezdése előírja, hogy a jelentéshez a Bizottság adott esetben mellékeljen a 28a. cikkben foglalt eltérések (amelyek az EU ETS hatályát a 2017–23-as időszakban az EGT-n belüli járatokra korlátozzák) „*módosítására, törlésére, meghosszabbítására, illetve felváltására irányuló olyan javaslatot*”, „*amely – az uniós klímapolitikai fellépések teljes körű környezeti integritásának és hatékonyságának megőrzését célozva – összhangban van az uniós gazdaság egészére vonatkozó, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésére irányuló, 2030-ig szóló vállalással*”.

A jelentés szerepel az e javaslatot kísérő hatásvizsgálatban, és „Az ICAO piaci alapú globális intézkedésének (CORSIA) értékelése a 28b. cikknek megfelelően és a költségek átgyűrűzésének az EU ETS-irányelv 3d. cikke szerinti értékelése” című tanulmányra támaszkodik[7].

Az EU ETS irányelv 3d. cikkének (2) bekezdése előírja a Bizottság számára, hogy készítsen tanulmányt arról, hogy „*az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer és a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által kidolgozott piaci alapú globális intézkedés összefüggésében a légi közlekedési ágazat képes-e a szén-dioxid-kibocsátási költségeket a fogyasztókra áthárítani, az iparhoz és az energiaágazathoz képest; mindezt azzal a céllal, hogy a 28b. cikk (2) bekezdésében említett felülvizsgálatot követően a Bizottság javaslatot nyújtson be az árverés útján értékesíthető egységek arányának növelésére*”.

A tanulmány szerepel az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszernek a légi közlekedés tekintetében történő felülvizsgálatára vonatkozó hatásvizsgálatban, és „Az ICAO piaci alapú globális intézkedésének (CORSIA) értékelése a 28b. cikknek megfelelően és a költségek átgyűrűzésének az EU ETS-irányelv 3d. cikke szerinti értékelése” című jelentésre támaszkodik.

[7] SWD [link beillesztendő az elfogadás időpontjáig]

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

A bevezető hatásvizsgálatról 2020. július 3. és 2020. augusztus 28. között konzultációt folytattak az érdekelt felekkel. Összesen 54 szervezet küldött visszajelzést. A válaszadók közül az uniós tagállamok támogatták az EU ETS és a CORSIA párhuzamos fennállását; A nem uniós országok aggodalmukat fejezték ki az EU ETS és a CORSIA közötti átfedésekkel, a CORSIA részleges végrehajtásával, a nem uniós fuvarozókkal való bánásmóddal és a CORSIA kizárólagosságával kapcsolatban. Ami a CORSIA végrehajtási alternatíváit illeti, a nem kormányzati szervezetek túlnyomó többsége az EU ETS teljes hatályát részesítette előnyben, vagy olyan alternatívákat preferált, amelyek legalább a jelenlegi hatályt vagy köztes hibrid opciókat tartanak fenn. Támogatták továbbá az azonnali teljes elárverezést.

A legtöbb vállalkozói szövetség és vállalat a „kizárólag a CORSIA" szakpolitikai alternatívát részesítette előnyben. Ami az árveréseket illeti, a legtöbb vállalkozói szövetség és vállalat a jelenlegi állapot fenntartását vagy a lassú csökkentést, valamint a bevételeknek a légi közlekedési ágazat számára történő felhasználását részesítette előnyben. A válaszadó uniós polgárok támogatták, hogy az ágazat ambiciózusabb éghajlat-politikai célokat tűzzön ki.

Az érdekelt felekkel folytatott nyilvános konzultációra 2020. október 1. és 2021. január 14. között került sor, és összesen 81 válasz érkezett. A nyilvános konzultáció tanúsága szerint a válaszadók 91 %-a egyetért azzal, hogy a légi közlekedési ágazatnak nagyobb mértékben kellene hozzájárulnia az éghajlat-politikai intézkedésekhez. A válaszadók 88 %-a véli úgy, hogy a piaci alapú eszközök hatékonyan kezelhetik a légi közlekedésből származó kibocsátásokat az éghajlat-politikai célkitűzésekkel összhangban. A nyilvános konzultációban részt vevő válaszadók 82 %-a egyetértett azzal, hogy a piaci alapú eszközöket kombinálni kellene más szakpolitikákkal, például az innovatív légi közlekedési technikák támogatásával, üzemeltetési fejlesztésekkel, adózási eszközökkel, valamint a fenntartható légijármű-üzemanyagok előállításával és használatával.

A CORSIA végrehajtási alternatívái tekintetében a vélemények az érdekelt csoportok között és azokon belül is eltérőek voltak. A vállalkozói szövetségek esetében a legkívánatosabb alternatíva a KIZÁRÓLAG CORSIA és a VEGYES opció volt – ezek mindegyikére a válaszok 33 %-a vonatkozott. A legkedvezőtlenebb alternatíva a kibocsátáskereskedelmi rendszer teljes jogi hatálya és a VEGYES BIS volt, itt az egyes alternatívákra a válaszok 33 %-a érkezett. A hatóságok esetében 30 % vélte úgy, hogy a KIZÁRÓLAG CORSIA a legkedvezőbb alternatíva, 40 % pedig a KIZÁRÓLAG CORSIA-t tartotta a legkevésbé preferált alternatívának. A nem kormányzati szervezetek esetében az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer teljes jogi hatálya volt a legkívánatosabb alternatíva: ez kapta a válaszok 89 %-át, a legkedvezőtlenebb alternatívának pedig a KIZÁRÓLAG CORSIA bizonyult (a válaszok 44 %-a érkezett rá).

Az árverésre bocsátandó légi közlekedési kibocsátási egységek részarányának növelése érdekében a legtöbb érdekelt fél az azonnali kivezetést részesítette előnyben, míg a jelenlegi helyzet fenntartását tartották a legkedvezőtlenebb alternatívának. A válaszadók nézetei egyértelműen megosztottak voltak az árverezési mennyiség részarányának növelésére vonatkozó alternatívák között. A vállalkozói szövetségek 53 %-a a jelenlegi állapot fenntartását részesítette előnyben, a legkedvezőtlenebb alternatívaként pedig az azonnali kivezetést jelölte meg (74 %). A nem kormányzati szervezetek 56 %-a részesítette előnyben az azonnali kivezetést, 63 %-uk pedig a legkevésbé preferált alternatívaként a jelenlegi állapot fenntartását jelölte meg. A hatóságok 60 %-a az ingyenes kiosztás fokozatos kivezetését részesítette előnyben.

Az érdekelt felek nagy többsége úgy vélte, hogy az árverési mennyiség növelése megemelheti a repülés költségeit, ugyanakkor a többség egyetértett abban is, hogy ez az intézkedés hozzájárulna az éghajlatváltozás mérsékléséhez.

- **Hatásvizsgálat**

A hatásvizsgálat elemezte azokat a különböző alternatívákat, amelyek révén az EU ETS légi közlekedésre vonatkozó felülvizsgálata hatékonyan és eredményesen hozzájárulhatna az aktualizált cél eléréséhez egy ilyen szélesebb körű „Irány az 55 %!” szakpolitikai intézkedéscsomag részeként. A hatásvizsgálat különböző alternatívákat elemez a CORSIA EU ETS-en keresztül történő végrehajtására és az árverésre bocsátott mennyiség részarányának növelésére.

A CORSIA végrehajtására vonatkozó alternatívák eltérőek abban a tekintetben, hogy milyen mértékben tartják fenn, csökkentik vagy bővítik az EU ETS jelenlegi hatályát. Az alternatívák összehasonlítása azt mutatja, hogy bár a kibocsátáskereskedelmi rendszer nagyságrenden alapuló árösztönzői észszerűbbek, mint a CORSIA minőségkompenzációjának ára, az EU ETS korlátozott földrajzi hatálya miatt globális szinten a szakpolitikai alternatívák általános környezeti hatása korlátozott. Az EU kibocsátáscsökkentési célkitűzéséhez való hozzájárulás tekintetében azonban jelentős különbségek vannak az alternatívák között. A különböző szakpolitikai alternatívák kombinációjából származó bevételek tekintetében is jelentősek a különbségek, mivel a CORSIA a tervek szerint nem termel állami bevételt a légitársaságoktól. Az előnyben részesített alternatíva a jelenlegi EU ETS-hatály fenntartása (EGT-n belüli járatok, beleértve a Svájcba és az Egyesült Királyságba induló járatokat is), valamint a CORSIA-val kapcsolatos megfelelő rendelkezések bevezetése azokra a járatokra, amelyek jelenleg nem tartoznak az EU ETS hatálya alá (harmadik országokba irányuló vagy onnan induló járatok, valamint két harmadik ország közötti, uniós székhelyű légitársaságok által üzemeltetett járatok).

A légi közlekedési kibocsátási egységek kiosztása során az árverésre bocsátott mennyiség részarányának növelésére vonatkozó alternatívák a növekedés ütemében különböznek. Az elemzett alternatívák összehasonlítása azt mutatja, hogy határozott érvek szólnak amellett, hogy a felülvizsgált jogszabály hatálybalépésének időpontjától kezdve a teljes mennyiség árverésre kerüljön. Bár az ingyenes kibocsátási egységeket elsősorban a versenyképességre gyakorolt esetleges káros hatások és a kibocsátásáthelyezés kezelése céljából osztották ki, ezek eltérést jelentenek a „szennyező fizet” elvtől. Az elemzés szerint az árverésre bocsátott mennyiség részarányának növelése esetén alacsony a kibocsátásáthelyezés kockázata. A teljes árverésre való áttérés a légi közlekedésre vonatkozó felső határ jelenlegi szinten történő stabilizálását vonja maga után, mivel az árverésre bocsátott mennyiség jelenleg az ingyenes kiosztások rögzített százalékát teszi ki. Ez fenntartaná a légi közlekedésre vonatkozó felső határ környezeti integritásának jelenlegi szintjét, és a felső határra a lineáris csökkentési tényező vonatkozna, amint azt a társjogalkotók már előírták, és ahogy az az EU ETS-ben részt vevő összes többi üzemeltető esetében is történik. Az ingyenes kiosztás megszüntetése az EU ETS-ben megerősítené annak környezeti integritását. Az előnyben részesített alternatíva az árverésre bocsátott mennyiség növelése a módosítás hatálybalépésétől kezdve.

- **Alapjogok**

A javaslat tiszteletben tartja az alapvető jogokat, és betartja különösen az Európai Unió Alapjogi Chartája által elismert elveket. A javaslat különösen az Európai Unió Alapjogi Chartájának 37. cikkében megfogalmazott, a fenntartható fejlődés elvével összhangban álló magas színvonalú környezetvédelemre irányuló célkitűzéshez járul hozzá.

(4) KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A jelenlegi kibocsátáskereskedelmi rendszer keretében az árverésből származó bevételek túlnyomórészt a tagállamokat illetik meg, így pozitív hatást gyakorolnak a nemzeti költségvetésekre. Az uniós költségvetési keret kiigazításait a Bizottság a saját forrásokról szóló következő csomag részeként fogja előterjeszteni, beleértve a többéves pénzügyi keret módosítására irányuló javaslatot is.

Az EU ETS jelenlegi hatálya nem jár további adminisztratív következményekkel a nemzeti közigazgatásokra nézve. A CORSIA végrehajtásának hatásait ugyanazon infrastruktúrák használatával kell korlátozni.

Az informatikai fejlesztést és beszerzési döntéseket az Európai Bizottság Informatikai és Kiberbiztonsági Tanácsának előzetesen jóvá kell majd hagynia.

(5) EGYÉB ELEMEK

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

A 3c. cikk (1)–(3) bekezdése módosul annak érdekében, hogy a légi közlekedési kibocsátási egységek teljes mennyiségét összevonják az Európán belüli járatokra és az EGT repülőtereiről Svájcba és az Egyesült Királyságba induló járatokra vonatkozó kiosztás/árverezés szintjén. A 2024. évre vonatkozó kiosztás az aktív légijármű-üzemeltetők részére 2023-ban megállapított teljes kiosztáson alapul, amelyet az EU ETS-irányelvben meghatározott lineáris csökkentési tényezővel csökkentenek. A kiosztást növelni kell azzal a kiosztási szinttel, amelyet akkor alkalmaztak volna, ha a legkülső régiók és a legkülső régió helye szerinti tagállamtól eltérő államok közötti útvonalak 2023-ban az ETS hatálya alá tartoztak volna. Ezen útvonalak tekintetében az EU ETS-kötelezettségektől való ideiglenes eltérés 2023. december 31-én lejár. A megnövelt felső határt az EU ETS-irányelvben meghatározott lineáris csökkentési tényezővel csökkenteni kell.

A javaslat időkorlátos eltérést javasol az EU ETS-től a valamely tagállam legkülső régiójában található repülőtér és ugyanazon tagállamban található másik repülőtér közötti repülésekből származó kibocsátások tekintetében.

A 3d. cikk (1) bekezdésének helyébe a légi közlekedési kibocsátási egységek árverés útján történő megnövelt értékesítésének bevezetése lép a módosítás hatálybalépését követő évtől kezdődően. A módosítás célja, hogy 2027-től áttérjenek a teljes árverésre.

A 3d. cikk (2) bekezdése elavult, így el kell hagyni.

A 3d. cikk (3) bekezdésének első mondata úgy módosul, hogy tükrözze, hogy az ezen irányelvet kiegészítő, a légi közlekedési kibocsátási egységek tagállamok általi elárverezésének részletes szabályaira vonatkozó felhatalmazáson alapuló jogi aktusoknak tartalmazniuk kell a bevételek egy részének az uniós költségvetésbe történő átirányítására vonatkozó szabályokat.

A 3d. cikk (4) bekezdésének helyébe egy erősebb ajánlás lép, amely szerint a tagállamok a kibocsátáskereskedelmi rendszer szerinti árverésekből származó bevételeket az éghajlatváltozás kezelésére használják fel, és hogy e bevételek egy részét a saját források rendszeréről szóló (EU, Euratom) 2020/2053 határozat értelmében az uniós költségvetésbe kell utalni.

A 3e. és a 3f. cikket el kell hagyni, mivel a teljes árverésre való áttérést követően már nincs szükség a légijármű-üzemeltetők részére megállapított ingyenes kiosztásra vonatkozó szabályokra.

A 11a. cikk (1)–(4) bekezdésének helyébe annak előírása lép, hogy az uniós székhelyű légitársaságok a CORSIA-t alkalmazó harmadik országokba irányuló vagy onnan induló járatok megfeleléséhez megfelelő nemzetközi jóváírásokat használjanak fel. Annak biztosítása érdekében, hogy a CORSIA uniós végrehajtása támogassa a Párizsi Megállapodás céljait, és ösztönözze a CORSIA-ban való széles körű részvételt, az alábbi feltételeknek kell teljesülniük: a megfelelési kreditek olyan államoktól származnak, amelyek a Párizsi Megállapodás részes felei, részt vesznek a CORSIA-ban, és nem kerülhet sor náluk a kibocsátási egységek kétszeres elszámolására.

A 11a. cikk egy új (8) bekezdéssel egészül ki, amely felhatalmazza a Bizottságot, hogy végrehajtási jogi aktust fogadjon el, amelyben meghatározza azokat a krediteket, amelyeket az ICAO Tanács elfogadhatónak ítélt a CORSIA-nak való megfeleléshez.

A 12. cikk egy új (6) bekezdéssel egészül ki a CORSIA-nak az Európai Gazdasági Térségbe, Svájcba és az Egyesült Királyságba irányuló, onnan érkező és azon kívüli járatok tekintetében történő végrehajtására vonatkozóan. A légitársaságok e járatokra vonatkozó átadási kötelezettségei a teljes kibocsátási mennyiségről a légi közlekedésből származó közös kibocsátásokban – a CORSIA alapforgatókönyv szerint – általuk képviselt részarányra csökkennek.

A 25a. cikk új (3)–(9) bekezdéssel egészül ki.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy végrehajtási jogi aktust fogadjon el és tartson fenn azon államok (az EGT-n, Svájcon és az Egyesült Királyságon kívül) jegyzékbe vételére, amelyek az uniós jog szempontjából a CORSIA-t alkalmazó államnak minősülnek.

A nem uniós székhelyű légitársaságok CORSIA-megfelelésének ellenőrzése kizárólag e légitársaságok székhely szerinti országához tartozik. Ebből következően a CORSIA Európán kívüli járatokra vonatkozó végrehajtása azt jelenti, hogy a nem európai légitársaságok az Európa és a CORSIA-t végrehajtó harmadik országok közötti járatok tekintetében mentesülnének az EU ETS-kötelezettségek alól.

Az útvonalakon az egyenlő bánásmód biztosítása érdekében a CORSIA-t nem alkalmazó országokba irányuló és onnan induló járatok mentesülnének az EU ETS vagy a CORSIA szerinti kötelezettségek alól.

A CORSIA-t nem alkalmazó legkevésbé fejlett országokba és fejlődő kis szigetállamokba irányuló és onnan induló járatok a mentesség záró időkorlátja nélkül mentesülnének az EU ETS vagy a CORSIA szerinti kötelezettségek alól.

A Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy végrehajtási jogi aktust fogadjon el, amely mentesíti az uniós székhelyű légitársaságokat az átadási követelmények alól a járatokból származó kibocsátások tekintetében, amennyiben a CORSIA kevésbé szigorú végrehajtása vagy érvényesítése miatt a verseny az uniós székhelyű légitársaságok kárára jelentős mértékben torzul a harmadik országban. A verseny torzulását az elfogadható kibocsátáskompenzációs egységek vagy a kétszeres elszámolásra vonatkozó rendelkezések kevésbé szigorú megközelítése okozhatja.

2021/0207 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

a 2003/87/EK irányelvnek a légi közlekedésnek az uniós gazdaság egészére vonatkozó kibocsátáscsökkentési célhoz való hozzájárulása tekintetében történő módosításáról és egy piaci alapú globális intézkedés megfelelő végrehajtásáról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére[1],

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére[2],

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

(1) A 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv[3] létrehozta az üvegházhatású gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmének rendszerét annak érdekében, hogy előmozdítsa az üvegházhatású gázok kibocsátásának költséghatékony és gazdaságos módon történő csökkentését. A légi közlekedési tevékenységek a 2008/101/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel[4] kerültek be az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerbe.

(2) Az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye (UNFCCC) keretében 2015 decemberében elfogadott Párizsi Megállapodás 2016 novemberében lépett hatályba (a továbbiakban: Párizsi Megállapodás)[5]. A Párizsi Megállapodásban részes felek megállapodtak abban, hogy a globális átlaghőmérséklet emelkedését jóval az iparosodás előtti átlaghőmérsékletnél 2 °C-kal magasabb hőmérsékletszint alatt tartják, és törekednek arra, hogy a hőmérsékletemelkedés az iparosodás előtti

---

1 HL C , , . o.

2 HL C , , . o.

3 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.).

4 Az Európai Parlament és a Tanács 2008/101/EK irányelve (2008. november 19.) a 2003/87/EK irányelvnek az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének a légi közlekedésre történő kiterjesztése céljából történő módosításáról (HL L 8., 2009.1.13., 3. o.).

5 Párizsi Megállapodás (HL L 282., 2016.10.19., 4. o.).

átlaghőmérséklet feletti 1,5 °C mértékre korlátozódjon. A Párizsi Megállapodás célkitűzéseinek elérése érdekében a gazdaság valamennyi ágazatának hozzá kell járulnia a kibocsátáscsökkentés megvalósításához, beleértve a nemzetközi légi közlekedést is.

(3) A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Tanácsa 2018. június 27-i 214. ülésszakának tizedik ülésén elfogadta a Nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok, Környezetvédelem – A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszere (CORSIA) első kiadását (a Chicagói Egyezmény 16. mellékletének IV. kötete). Az Unió és tagállamai továbbra is támogatják a CORSIA-t, és elkötelezettek annak a 2021–2023-as kísérleti szakasz kezdetétől történő végrehajtása mellett[6].

(4) Az (EU) 2018/2027 tanácsi határozattal[7] összhangban a tagállamok értesítették az ICAO Titkárságát a CORSIA és az EU ETS közötti különbségekről. A cél az uniós vívmányok és a jövőbeli szakpolitikai mozgástér, valamint az éghajlat-politikai törekvések uniós szintjének megőrzése, valamint az Európai Parlament és a Tanács kizárólagos szerepének fenntartása az uniós jogszabályok tartalmának meghatározásában. A 2003/87/EK irányelv e módosításának elfogadását követően a CORSIA és az EU ETS közötti eltérésekről az ICAO Titkárságának küldött értesítést aktualizálni kell, hogy az tükrözze az uniós jogban tett módosításokat.

(5) Az éghajlattal és a környezettel kapcsolatos kihívások kezelése, valamint a Párizsi Megállapodás célkitűzéseinek elérése áll a Bizottság által 2019. december 11-én elfogadott, az európai zöld megállapodásról szóló közlemény[8] középpontjában.

(6) Az Unió és tagállamai által 2020. december 17-én az UNFCCC Titkárságának benyújtott aktualizált nemzeti kibocsátáscsökkentési kötelezettségvállalásban[9] az Unió vállalta, hogy 2030-ig az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal csökkenti a gazdaság egészére kiterjedő nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátását.

(7) Az Unió az (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendeletben[10] jogszabályban rögzítette célkitűzésként a gazdaság egészére kiterjedő klímasemlegesség 2050-ig történő megvalósítását. Az említett rendelet 2030-ig az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-os kötelező uniós belső csökkentési kötelezettségvállalást állapít meg a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátás (az elnyelések levonása utáni kibocsátás) tekintetében.

---

6 A Tanács (EU) 2020/954 határozata (2020. június 25.) a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetben a nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszerében (CORSIA) 2021. január 1-jétől való önkéntes részvételről, valamint a légijármű-üzemeltetők 2021–2023-as időszakra vonatkozó kibocsátáskompenzációs követelményeinek kiszámításához választott lehetőségről szóló értesítéssel kapcsolatban az Európai Unió által képviselendő álláspontról (HL L 212., 2020.7.3., 14. o.).

7 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.).

8 COM(2019)640 final.

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

10 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról (európai klímarendelet) (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.).

(8) A 2003/87/EK irányelv e módosításának célja, hogy a légi közlekedés tekintetében végrehajtsa a Párizsi Megállapodás keretében vállalt uniós hozzájárulásokat, valamint az (EU) 2021/... rendeletben rögzített, a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátásnak 2030-ig az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal történő csökkentésére irányuló, az EU 2030-ra vonatkozó kötelező uniós éghajlat-politikai célkitűzésének eléréséhez szükséges szabályozási keretet.

(9) A légi közlekedésnek hozzá kell járulnia az Unió 2030-ra vonatkozó éghajlat-politikai célkitűzéséhez szükséges kibocsátáscsökkentési erőfeszítésekhez. Ezért a légi közlekedési kibocsátási egységek teljes mennyiségét össze kell vonni, és alkalmazni kell rá a lineáris csökkentési tényezőt.

(10) Az éghajlatváltozással kapcsolatos ambiciózusabb célok eléréséhez a lehető legtöbb erőforrást kell az éghajlatvédelmi átállásra fordítani. Következésképpen minden olyan, árverésből származó bevételt, amely nem tartozik az uniós költségvetéshez, az éghajlatváltozással kapcsolatos célokra kell felhasználni.

(11) A 2003/87/EK irányelv 28b. cikkének (3) bekezdésével összhangban az Uniónak értékelnie kell az ICAO CORSIA rendszerét, és azt szükség szerint, az Unió gazdaságának egészére vonatkozó, 2030-ig teljesítendő kibocsátáscsökkentési kötelezettségvállalással összhangban kell végrehajtania.

(12) A légi közlekedési kibocsátási egységek teljes mennyiségét az EGT-n belüli repülőterekről induló és az EGT-ben, Svájcban vagy az Egyesült Királyságban található repülőtérre érkező járatokra vonatkozó kiosztás szintjén kell összevonni. A 2024. évre vonatkozó kiosztásnak az aktív légijármű-üzemeltetők részére 2023-ban megállapított teljes kiosztáson kell alapulnia, amelyet a 2003/87/EK irányelv 9. cikkében meghatározott lineáris csökkentési tényezővel csökkenteni kell. A kiosztás szintjét növelni kell azon útvonalak figyelembevétele érdekében, amelyek 2023-ban nem tartoztak az EU ETS hatálya alá, de 2024-től az EU ETS hatálya alá tartoznak.

(13) A kibocsátási egységek légi közlekedési ágazatban történő kiosztása során a 2003/87/EK irányelv e módosításának hatálybalépését követő évtől kezdődően növelni kell az árverés útján történő értékesítést, figyelembe véve az ágazat azon képességét, hogy áthárítsa a megnövekedett szén-dioxid-kibocsátási költségeket.

(14) A 2003/87/EK irányelvet az elfogadható megfelelési egységek tekintetében is módosítani kell annak érdekében, hogy figyelembe lehessen venni az ICAO Tanács 2019. márciusi 216. ülésszakán a CORSIA alapvető elemeként elfogadott, az egységek alkalmazhatóságára vonatkozó kritériumokat. Az Unióban székhellyel rendelkező légitársaságok számára lehetővé kell tenni, hogy a CORSIA-ban részt vevő harmadik országokba irányuló vagy onnan induló járatok esetében nemzetközi jóváírásokat használjanak. Annak biztosítása érdekében, hogy a CORSIA uniós végrehajtása támogassa a Párizsi Megállapodás céljait és ösztönözze a CORSIA-ban való széles körű részvételt, a jóváírásoknak a Párizsi Megállapodásban részes és a CORSIA-ban részt vevő államoktól kell származniuk, és el kell kerülni a jóváírások kétszeres beszámítását.

(15) A nemzetközi jóváírásoknak a 2003/87/EK irányelv 11a. cikkével összhangban történő felhasználására vonatkozó egységes feltételek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni azon jóváírások jegyzékének elfogadása céljából, amelyeket az ICAO Tanács elfogadhatónak ítélt a CORSIA-nak való megfelelés céljából, és amelyek megfelelnek a fenti alkalmazhatósági feltételeknek.

Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek[11] megfelelően kell gyakorolni.

(16) Annak érdekében, hogy biztosított legyen a részt vevő felek általi engedélyezéshez szükséges rendelkezések megléte, a részt vevő felek nemzetileg meghatározott hozzájárulásai alá tartozó emberi eredetű (forrásonkénti) kibocsátásokra és (nyelőnkénti) eltávolításokra vonatkozó jelentéstétel időben történő kiigazítása, valamint az, hogy nem kerülhet sor kétszeres elszámolásra és a globális kibocsátások nettó növekedésére, végrehajtási hatásköröket kell ruházni a Bizottságra az ilyen rendelkezésekre vonatkozó részletes követelmények megállapítása céljából. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek[12] megfelelően kell gyakorolni.

(17) A CORSIA-nak az EGT-n belüli repülőtérről induló és az EGT-ben, Svájcban vagy az Egyesült Királyságban található repülőtérre érkező légi járatoktól eltérő járatokra vonatkozóvégrehajtása tekintetében csökkenteni kell az ilyen járatokat üzemeltető uniós székhelyű légijármű-üzemeltetőkre vonatkozó átadási kötelezettségeket. A légijármű-üzemeltetők e járatokra vonatkozó átadási kötelezettségeit oly módon kell csökkenteni, hogy a 2021–2023-as időszak kibocsátásai tekintetében a közös nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátásokból csak a 2019-es közös szintet meghaladó részarányuk, a CORSIA alkalmazásának későbbi évei tekintetében pedig a 2019–2020-as közös szinteket meghaladó részarányuk maradjon.

(18) Annak érdekében, hogy a 2003/87/EK irányelv 25a. cikkének (3) bekezdése értelmében az említett irányelv szempontjából a CORSIA-t alkalmazónak tekintett országok jegyzékbe vétele egységes feltételek mellett történjen, a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni az EGT-országokon, Svájcon és az Egyesült Királyságon kívüli, az uniós jog alkalmazásában a CORSIA-ban részt vevőnek minősülő államok jegyzékének elfogadására és vezetésére. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek megfelelően kell gyakorolni.

(19) Mivel a CORSIA végrehajtása és érvényesítése az Unión kívül székhellyel rendelkező légijármű-üzemeltetők esetében kizárólag e légijármű-üzemeltetők székhely szerinti országának feladata, a CORSIA-nak az EGT-ben található repülőtérről induló és az EGT-ben, Svájcban vagy az Egyesült Királyságban található repülőtérre érkező járatoktól eltérő járatokra való alkalmazása azt jelenti, hogy az Unión kívüli légijármű-üzemeltetők mentesülnek az e járatokra vonatkozó EU ETS-kötelezettségek alól.

(20) Az útvonalakon az egyenlő bánásmód biztosítása érdekében a CORSIA-t nem alkalmazó országokba irányuló és onnan induló járatok mentesülnének az EU ETS vagy a CORSIA szerinti kötelezettségek alól. A CORSIA 2027-től kezdődő teljes körű végrehajtásának ösztönzése érdekében a mentességet csak 2026. december 31-ig kell alkalmazni a kibocsátásokra.

(21) A CORSIA-t nem alkalmazó, az ENSZ meghatározása szerinti legkevésbé fejlett országokba és fejlődő kis szigetállamokba irányuló, illetve onnan induló járatokat –

---

[11] Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

[12] Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

kivéve azokat az államokat, amelyek egy főre jutó GDP-je eléri vagy meghaladja az uniós átlagot – mentesíteni kell az EU ETS vagy a CORSIA szerinti kötelezettségek alól, a mentesség záró időkorlátja nélkül.

(22) Annak érdekében, hogy egységes feltételek mellett lehessen biztosítani a légijármű-üzemeltetőknek a 2003/87/EK irányelv 12. cikkének (8) bekezdésében meghatározott átadási követelmények alóli mentesítését a CORSIA-t hazai jogukban kevésbé szigorú módon alkalmazó vagy a CORSIA rendelkezéseit nem az említett irányelv 25a. cikkének (7) bekezdése szerint, az összes légijármű-üzemeltetővel szemben egyenlő módon alkalmazó országokba irányuló és onnan kiinduló repülésekből származó kibocsátások tekintetében, a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni annak érdekében, hogy az Unióban székhellyel rendelkező légitársaságokat mentesítse a repülésekből származó kibocsátásokra vonatkozó átadási követelmények alól, amennyiben a CORSIA kevésbé szigorú végrehajtása vagy érvényesítése miatt a verseny az uniós székhelyű légitársaságok kárára jelentős mértékben torzul a harmadik országban. A verseny torzulását az elfogadható kibocsátáskompenzációs egységek vagy a kétszeres elszámolásra vonatkozó rendelkezések kevésbé szigorú megközelítése okozhatja. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek megfelelően kell gyakorolni.

(23) Annak biztosítása érdekében, hogy a CORSIA-t alkalmazó két különböző ország közötti útvonalakon egyenlő versenyfeltételek jöjjenek létre, amennyiben ezek az országok lehetővé teszik a légijármű-üzemeltetők számára, hogy a 2003/87/EK irányelv 11a. cikkének (8) bekezdése alapján elfogadott jegyzékben szereplő egységektől eltérő egységeket használjanak, az említett irányelv 25a. cikkének (8) bekezdése értelmében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni annak érdekében, hogy tegye lehetővé, hogy a tagállami székhelyű légijármű-üzemeltetők a 11a. cikk (8) bekezdése alapján elfogadott jegyzéken túl további egységtípusokat is használhassanak, vagy hogy a 11a. cikk (2) és (3) bekezdésében foglalt feltételek ne vonatkozzanak rájuk. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek megfelelően kell gyakorolni.

(24) A CORSIA-t végrehajtó két harmadik ország közötti útvonalakon az egyenlő versenyfeltételek biztosítása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy a Szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el az említett útvonalakon egyéb kreditek elfogadására vonatkozóan. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak[13] megfelelően kerüljön sor. Így különösen a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

(25) Különös figyelmet kell fordítani a hozzáférés előmozdítására az Unió legkülső régiói tekintetében. Éppen ezért eltérést kell biztosítani az EU ETS-től a valamely tagállam legkülső régiójában található repülőtér és ugyanazon tagállamban található másik repülőtér közötti repülésekből származó kibocsátások tekintetében.

[13] HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

(26) Az innováció átfogó megközelítése fontos az európai zöld megállapodás célkitűzéseinek eléréséhez és az európai ipar versenyképességéhez. Ez különösen nagy szerepet játszik a nehezen szén-dioxid-mentessé tehető ágazatok, például a légi közlekedés és a hajózás szempontjából, ahol üzemeltetési fejlesztések, alternatív klímasemleges üzemanyagok és technológiai megoldások kombinációját kell alkalmazni. Ebből következően a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a nemzeti átültető rendelkezések ne akadályozzák az innovációt, és technológiai szempontból semlegesek legyenek. Uniós szinten a szükséges K+I erőfeszítéseket többek között a Horizont Európa keretprogram támogatja, amely jelentős finanszírozást és új eszközöket foglal magában az ETS hatálya alá tartozó ágazatok számára.

(27) Mivel ezen irányelv céljait a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban az irányelv terjedelme és hatása miatt e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.

(28) A 2003/87/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 2003/87/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 3c. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdést el kell hagyni;

b) a cikk a következő (5), (6) és (7) bekezdéssel egészül ki:

„(5) A Bizottság a légijármű-üzemeltetők számára a 2024-es évre kiosztandó kibocsátási egységek teljes mennyiségét az I. melléklet hatálya alá tartozó légi közlekedési tevékenységet végző légijármű-üzemeltetőknek 2023-ban kiosztott teljes kibocsátásiegység-mennyiség alapján, ez utóbbi mennyiséget a 9. cikkben meghatározott lineáris csökkentési tényezővel csökkentve határozza meg, és közzéteszi ezt a mennyiséget, valamint az ingyenes kiosztás azon mennyiségét, amelyet 2024-ben alkalmaztak volna, ha az ingyenes kiosztásra vonatkozó szabályokat nem frissítették volna.

(6) Az EGT-ben található repülőtérről induló olyan járatok esetében, amelyek az EGT-ben, Svájcban vagy az Egyesült Királyságban található repülőtérre érkeznek, és amelyek 2023-ban nem tartoznak az EU ETS hatálya alá, a légijármű-üzemeltetőknek kiosztandó kibocsátási egységek teljes mennyiségét meg kell növelni azon kiosztási szintekkel – beleértve az ingyenes kiosztást és az árverést is –, amelyek akkor lettek volna érvényesek, ha a járatok az adott évben az EU ETS hatálya alá tartoztak volna, csökkentve a 9. cikkben meghatározott lineáris csökkentési tényezővel.

(7) A 12. cikk (2a) bekezdésétől, a 14. cikk (3) bekezdésétől és a 16. cikktől eltérve a tagállamoknak az említett rendelkezésekben meghatározott követelményeket teljesítettnek kell tekinteniük, és nem léphetnek fel a légijármű-üzemeltetőkkel szemben a valamely tagállam legkülső régiójában található repülőtér és ugyanazon tagállamban a legkülső régión kívül található repülőtér közötti repülésekből eredő, 2030-ig keletkező kibocsátások miatt.”

2. A 3d. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) 2024-ben árverésre bocsátják azon kibocsátásiegység-mennyiség 25 %-át, amelynek tekintetében a 3c. cikknek megfelelően közzétett ingyenes kiosztásra került volna sor.”;

b) a szöveg a következő (1a), (1b), (1c) és (1d) bekezdéssel egészül ki:

„(1a) 2025-ben árverésre bocsátják azon, a 3c. cikknek megfelelően közzétett hirdetményből számított kibocsátásiegység-mennyiség 50 %-át, amelynek tekintetében abban az évben ingyenes kiosztásra került volna sor.

(1b) 2026-ban árverésre bocsátják azon, a 3c. cikknek megfelelően közzétett hirdetményből számított kibocsátásiegység-mennyiség 75 %-át, amelynek tekintetében abban az évben ingyenes kiosztásra került volna sor.

(1c) 2027. január 1-jétől kezdődően árverésre bocsátják azon teljes kibocsátásiegység-mennyiséget, amelynek tekintetében abban az évben ingyenes kiosztásra került volna sor.

(1d) Az ingyenesen kiosztott kibocsátási egységeket a légijármű-üzemeltetőknek a légi közlekedésből származó, 2023-ban jelentett hitelesített kibocsátásokból való részesedésük arányában kell kiosztani a légijármű-üzemeltetők részére. Ennek a számításnak az olyan repülések tekintetében bejelentett, légi közlekedésből származó hitelesített kibocsátásokat is figyelembe kell vennie, amelyek csak 2023. január 1-jétől tartoznak az EU ETS hatálya alá.”;

c) a (2) bekezdést el kell hagyni;

d) a (3) bekezdés első mondata helyébe a következő szöveg lép:

„A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 23. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy kiegészítse ezt az irányelvet a légi közlekedési kibocsátási egységek tagállamok általi, e cikk (1), (1a), (1b), (1c) és (1d) bekezdése szerinti elárverezésére vonatkozó részletes szabályok tekintetében, beleértve az árverésből származó bevételek egy részének az Unió általános költségvetésébe történő átcsoportosítására vonatkozó szabályokat is.”;

e) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A tagállamok határozzák meg az e fejezet hatálya alá tartozó kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítéséből származó bevételek felhasználását, kivéve a Szerződés 311. cikkének (3) bekezdésével összhangban saját forrásként meghatározott és az Unió általános költségvetésében szereplő bevételeket. A tagállamok a kibocsátási egységek elárverezéséből származó bevételeket a 10. cikk (3) bekezdése szerint használják fel.”

3. A 3e. és a 3f. cikket el kell hagyni.

4. A 6. cikk (2) bekezdése e) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„e) kötelezettség a létesítménynek az adott naptári évre vonatkozó, a 15. cikknek megfelelően igazolt teljes kibocsátásával egyenlő számú egység adott év végétől számított 4 hónapon belüli átadására.”

5. A 11a. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1)–(3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) E cikk (2) és (3) bekezdésére is figyelemmel azok a légijármű-üzemeltetők, amelyek valamely tagállam által kiállított üzembentartási engedéllyel rendelkeznek, vagy amelyeket valamely tagállamban – többek között az adott tagállam legkülső régióiban, az adott tagállamhoz tartozó területeken és az adott tagállam egyéb területein – nyilvántartásba vettek, a 25a. cikk (3) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban felsorolt országokba irányuló és onnan kiinduló repülésekből származó kibocsátások tekintetében a következő egységeket használhatják a 12. cikkben meghatározott kötelezettségeik teljesítésére:

a) a Párizsi Megállapodás 6. cikkének (4) bekezdése alapján létrehozott mechanizmusban részt vevő felek által engedélyezett egységek;

b) a jóváírási programokban részt vevő felek által engedélyezett olyan egységek, amelyeket az ICAO Tanács a (8) bekezdés alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban meghatározottak szerint alkalmazhatónak minősített;

c) a felek megállapodásai által az (5) bekezdés szerint engedélyezett egységek;

d) a 24a. cikk alapján uniós szintű projektek tekintetében kiadott egységek.

(2) Az (1) bekezdés a) és b) pontjában említett egységek akkor használhatók, ha a következő feltételek teljesülnek:

a) olyan országból származnak, amely a felhasználás idején a Párizsi Megállapodás részes fele;

b) olyan országból származnak, amely szerepel a 25a. cikk (3) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban mint a nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszerében (CORSIA) részt vevő ország. Ez a feltétel nem alkalmazandó a 2027 előtti kibocsátásokra, és nem alkalmazandó az Egyesült Nemzetek által meghatározott legkevésbé fejlett országokra és fejlődő kis szigetállamokra sem, kivéve azokat az országokat, amelyek egy főre jutó GDP-je eléri vagy meghaladja az uniós átlagot.

(3) Az (1) bekezdés a), b) és c) pontjában említett egységek abban az esetben használhatók, ha rendelkezések vannak érvényben a részt vevő felek általi engedélyezésre, ha időben kiigazítják a részt vevő felek nemzetileg meghatározott hozzájárulásai alá tartozó emberi eredetű (forrásonkénti) kibocsátásokra és (nyelőnkénti) eltávolításokra vonatkozó jelentéstételt, és ha nem kerül sor a globális kibocsátások kétszeres elszámolására, valamint nettó növekedésére.

A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben részletesebb – például jelentéstételi és nyilvántartási – követelményeket határoz meg az első albekezdésben említett rendelkezésekre, valamint az e rendelkezéseket alkalmazó államok vagy programok jegyzékbe vételére vonatkozóan. A rendelkezések figyelembe veszik a legkevésbé fejlett országok és a fejlődő kis szigetállamok számára biztosított rugalmassági mechanizmusokat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 22a. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”;

c) a (4) bekezdést el kell hagyni;

d) a cikk a következő (8) bekezdéssel egészül ki:

„(8) A Bizottság végrehajtási jogi aktust fogad el, amelyben felsorolja azokat az egységeket, amelyeket az ICAO Tanács alkalmazhatónak minősített, és amelyek megfelelnek a (2) és (3) bekezdésben meghatározott feltételeknek. A Bizottság

szükség esetén módosítja ezt a jegyzéket. A végrehajtási jogi aktust a 22a. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”

6. A 12. cikk a következőképpen módosul:

a) a (6) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(6) A (7) bekezdésben említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusban meghatározott módszertannak megfelelően a tagállamok minden évben az előző naptári évre vonatkozóan kiszámítják az ICAO-nak a nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési környezetvédelmi rendszerével kapcsolatos nemzetközi szabványai és ajánlott gyakorlatai értelmében vett kibocsátáskompenzációt, kivéve amelyek az EGT-ben, Svájcban vagy az Egyesült Királyságban található repülőtérre érkező, az EGT-ben, Svájcban vagy az Egyesült Királyságban található repülőtérről induló járatokra vonatkoznak, és minden év november 30-ig tájékoztatják a következő feltételek mindegyikét teljesítő légijármű-üzemeltetőket a kibocsátáskompenzáció szintjéről:

a) a légijármű-üzemeltető rendelkezik a tagállamok egyike által kiállított üzembentartási engedéllyel vagy valamelyik tagállamban lajstromozott, az adott tagállam legkülső régióit, az adott tagállamhoz tartozó területeket és az adott tagállam egyéb területeit is beleértve;

b) éves szén-dioxid-kibocsátása meghaladja a 10 000 tonnát az olyan légi járművek használatából eredően, amelyek az I. melléklet hatálya alá tartozó repüléseket végeznek és 5 700 kg-ot meghaladó maximális engedélyezett felszállótömeggel rendelkeznek – az ugyanazon tagállamból (ideértve ugyanazon tagállam legkülső régióit) induló és ugyanazon tagállamba érkező légi járműveket kivéve, 2019. január 1-jétől.

Az első albekezdés b) pontja vonatkozásában az alábbi típusú repülésekből származó szén-dioxid-kibocsátásokat figyelmen kívül kell hagyni:

i. állami repülések;

ii. humanitárius célú repülések;

iii. egészségügyi célú repülések;

iv. katonai célú repülések;

v. tűzoltási célú repülések.”;

b) a szöveg a következő (7) és (8) bekezdéssel egészül ki:

„(7) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 23. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy a kibocsátáskompenzáció kiszámítására vonatkozó módszertannak a légijármű-üzemeltetők számára való megállapításával kiegészítse ezt az irányelvet.

(8) A 25a. cikk (3) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban felsorolt országokba irányuló, azokból kiinduló és azok közötti repülések tekintetében azok a légijármű-üzemeltetők, amelyek valamely tagállam által kiadott üzembentartási engedéllyel rendelkeznek, vagy amelyeket valamely tagállamban – többek között az adott tagállam legkülső régióiban, az adott tagállamhoz tartozó területeken és az adott tagállam egyéb területein – nyilvántartásba vettek, csak az adott naptári évre vonatkozóan az adott tagállam által bejelentett mennyiség tekintetében törlik a 11a. cikkben említett egységeket. A törlést a 2021–2023-as időszak kibocsátásai

tekintetében 2025. január 31-ig, a 2024–2026-os időszak kibocsátásai tekintetében 2028. január 31-ig, a 2027–2029-es időszak kibocsátásai tekintetében 2031. január 31-ig, a 2030–2032-es időszak kibocsátásai tekintetében 2034. január 31-ig, a 2033–2035-ös időszak kibocsátásai tekintetében pedig 2037. január 31-ig kell elvégezni.”

7. A 18a. cikk (3) bekezdésének b) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„b) 2024-től kezdődően legalább kétévenként frissíti a jegyzéket olyan légijármű-üzemeltetők felvételével, amelyek ezt követően végeztek az I. mellékletben említett légi közlekedési tevékenységet.”

8. A 23. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) és (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A Bizottságnak a 3d. cikk (3) bekezdésében, a 10. cikk (4) bekezdésében, a 10a. cikk (1) és (8) bekezdésében, a 10b. cikk (5) bekezdésében, a 12. cikk (7) bekezdésének harmadik albekezdésében, a 19. cikk (3) bekezdésében, a 22. cikkben, a 24. cikk (3) bekezdésében, a 24a. cikk (1) bekezdésében, a 25a. cikk (1) bekezdésében és a 28c. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása határozatlan időre szól 2018. április 8-tól kezdődő hatállyal.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 3d. cikk (3) bekezdésében, a 10. cikk (4) bekezdésében, a 10a. cikk (1) és (8) bekezdésében, a 10b. cikk (5) bekezdésében, a 12. cikk (7) bekezdésének harmadik albekezdésében, a 19. cikk (3) bekezdésében, a 22. cikkben, a 24. cikk (3) bekezdésében, a 24a. cikk (1) bekezdésében, a 25a. cikk (1) bekezdésében és a 28c. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban megjelölt felhatalmazást. A határozat *az Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.”;

b) a (6) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(6) A 3d. cikk (3) bekezdése, a 10. cikk (4) bekezdése, a 10a. cikk (1) és (8) bekezdése, a 10b. cikk (5) bekezdése, a 12. cikk (6) bekezdésének harmadik albekezdése, a 19. cikk (3) bekezdése, a 22. cikk, a 24. cikk (3) bekezdése, a 24a. cikk (1) bekezdése, a 25a. cikk (1) bekezdése és a 28c. cikk alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.”;

9. A 25a. cikk szövege a következő, (3)–(9) bekezdéssel egészül ki:

„(3) A Bizottság végrehajtási jogi aktust fogad el, amely felsorolja az EGT-országokon, Svájcon és az Egyesült Királyságon kívüli, ezen irányelv vonatkozásában a CORSIA-t alkalmazónak tekintett országokat, a 2019-es alapszinttel a 2021–2023-as időszakra, valamint a 2019–2020-as alapszinttel az ezt követő évekre vonatkozóan. A végrehajtási jogi aktust a 22a. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

(4) A (3) bekezdés alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban felsorolt országokba irányuló vagy onnan kiinduló repülésekből származó kibocsátások tekintetében azok a légijármű-üzemeltetők, amelyek valamely ott felsorolt ország által kiállított üzembentartási engedéllyel rendelkeznek, vagy amelyeket az ott felsorolt országokban lajstromoztak, nem kötelesek egységeket törölni e kibocsátások kapcsán.

(5) A 2026. december 31-ig keletkező, az EGT és a (3) bekezdés alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban nem szereplő országok közötti repülésekből – a Svájcba és az Egyesült Királyságba irányuló repüléseket kivéve – származó kibocsátások tekintetében a légijármű-üzemeltetők nem kötelesek egységek törlésére.

(6) A (3) bekezdés alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban felsoroltaktól eltérő, az Egyesült Nemzetek Szervezete által meghatározott legkevésbé fejlett országokba és fejlődő kis szigetállamokba irányuló vagy onnan kiinduló repülésekből származó kibocsátások tekintetében a légijármű-üzemeltetők nem kötelesek egységek törlésére.

(7) Amennyiben a Bizottság megállapítja, hogy a verseny olyan jelentős torzulása áll fenn, amely hátrányosan érinti a valamely tagállam által kiállított üzembentartási engedéllyel rendelkező vagy valamely tagállamban lajstromozott légijármű-üzemeltetőket, ideértve az adott tagállam legkülső régióit, az adott tagállamhoz tartozó területeket és az adott tagállam egyéb területeit, a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el az említett légijármű-üzemeltetőknek a 12. cikk (8) bekezdése szerinti átadási követelmények alóli mentesítésére az ilyen országokba irányuló és onnan kiinduló repülésekből származó kibocsátások tekintetében. A verseny torzulását okozhatja az a harmadik ország, amely nemzeti jogában kevésbé szigorú módon alkalmazza a CORSIA-t, vagy nem azonos módon érvényesíti a CORSIA rendelkezéseit valamennyi légijármű-üzemeltetővel szemben. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 22a. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(8) Amennyiben egy légijármű-üzemeltető, amely egy tagállam által kiállított üzembentartási engedéllyel rendelkezik, vagy valamely tagállamban – többek között az adott tagállam legkülső régióiban, az adott tagállamhoz tartozó területeken és az adott tagállam egyéb területein – lajstromozták, a (3) bekezdés alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban felsorolt két különböző ország közötti járatokat üzemeltet, ideértve a Svájc, az Egyesült Királyság és a (3) bekezdés alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban felsorolt országok közötti repüléseket is, és ezen országok lehetővé teszik a légijármű-üzemeltetők számára, hogy a 11a. cikk (8) bekezdése alapján elfogadott jegyzékben szereplő egységektől eltérő egységeket használjanak, a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el, amelyek engedélyezik a szóban forgó légijármű-üzemeltetők számára, hogy a jegyzéken felül további egységtípusokat használjanak, illetve hogy a 11a. cikk (2) és (3) bekezdésébe szerinti feltételek ne vonatkozzanak rájuk az ilyen repülésekből származó kibocsátások tekintetében. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 22a. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”

10. Az I. melléklet táblázata a „Tevékenységek” oszlop „Légi közlekedés” bejegyzésének első bekezdése után a következő szöveggel egészül ki:

„A 25a. cikk (3) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban felsorolt két különböző országban található repülőterek közötti, olyan légijármű-üzemeltetők által végrehajtott repülések, amelyek az alábbi feltételek mindegyikének megfelelnek:

a) a légijármű-üzemeltető rendelkezik a tagállamok egyike által kiállított üzembentartási engedéllyel vagy valamelyik tagállamban lajstromozott, az adott tagállam legkülső régióit, az adott tagállamhoz tartozó területeket és az adott tagállam egyéb területeit is beleértve;

b) éves szén-dioxid-kibocsátása meghaladja a 10 000 tonnát az olyan légi járművek használatából eredően, amelyek az I. melléklet hatálya alá tartozó repüléseket végeznek és 5 700 kg-ot meghaladó maximális engedélyezett felszállótömeggel rendelkeznek – az ugyanazon tagállamból (ideértve ugyanazon tagállam legkülső régióit) induló és ugyanazon tagállamba érkező légi járműveket kivéve, 2019. január 1-jétől. E pont alkalmazásában az alábbi típusú repülésekből származó kibocsátásokat figyelmen kívül kell hagyni: i. állami repülések; ii. humanitárius célú repülések; iii. egészségügyi célú repülések; iv. katonai célú repülések; v. tűzoltási célú repülések.”

2. cikk

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 2023. december 31-ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul közlik a Bizottsággal.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

3. cikk

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

az Európai Parlament részéről	*a Tanács részéről*
az elnök	*az elnök*