EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2021.7.14.
COM(2021) 567 final

2021/0204 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS HATÁROZATA

a 2003/87/EK irányelvnek az Unióban székhellyel rendelkező légijármű-üzemeltetőkre vonatkozó piaci alapú globális intézkedés kapcsán a kibocsátáskompenzációról szóló értesítés tekintetében történő módosításáról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

Ez a javaslat módosítja az Európai Unió kibocsátáskereskedelmi rendszerében (EU ETS) a légi közlekedésre vonatkozó szabályokat annak érdekében, hogy végrehajtsa a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszere (CORSIA) keretében a 2021. évi kibocsátáskompenzációra vonatkozóan az uniós székhelyű légitársaságoknak küldött tagállami értesítéseket.

A cél az, hogy ezt az értesítést olyan módon hajtsák végre, hogy minimálisra csökkenjenek a nemzeti hatóságok és a légijármű-üzemeltetők adminisztratív terhei, és jogbiztonságot nyújtsanak a tagállamokban székhellyel rendelkező légitársaságok CORSIA szerinti kibocsátáskompenzációját illetően.

Az ICAO CORSIA olyan kibocsátáskompenzációs mechanizmus, amelynek keretében az adott országokban székhellyel rendelkező légitársaságoknak nemzetközi kreditekkel kell ellentételezniük a vonatkozó alapértéket meghaladó szén-dioxid-kibocsátást. A Covid19-világjárvány miatt az ICAO Tanács 2020 júniusában úgy határozott, hogy a 2019–2020-as kibocsátások átlaga helyett 2021–2023-ban a 2019. évi kibocsátásokat kell kiindulási alapértékként használni[1]. A CORSIA 2022-es felülvizsgálata során meg fogják vizsgálni, hogy a Covid19 milyen hatást gyakorol a CORSIA-ra különböző kérdésekkel kapcsolatban.

A 2018-ban bejelentett eltérésekre[2], valamint arra is figyelemmel, hogy az Európai Parlament és a Tanács hogyan módosítja az uniós jogszabályokat, az EU végre kívánja hajtani a CORSIA-t. Ezért az uniós székhelyű légitársaságoknak adott esetben kibocsátási egységeket kell átadniuk ahhoz, hogy 2021-es kibocsátásuk tekintetében megfeleljenek a CORSIA-nak. A CORSIA-szabványokban és ajánlott gyakorlatokban előírtaknak megfelelően az uniós tagállamoknak 2022. november 30-ig ki kell számítaniuk a 2021. évre vonatkozó kibocsátáskompenzációjukat, és tájékoztatniuk kell erről a légitársaságokat; ezt követően ezeknek a légitársaságoknak 2025. január 31-ig törölniük kell a megfelelő számú kreditet.

A Covid19-világjárvány miatt a légi közlekedés kibocsátáskereskedelmi rendszere szerinti szén-dioxid-kibocsátás 2020-ban 2019-hez képest 64 %-kal csökkent[3]. 2020 novemberében az Európai Szervezet a Légi Közlekedés Biztonságáért (Eurocontrol) közzétette az európai légi közlekedési ágazat 2020–2024-es időszakra vonatkozó helyreállítására vonatkozó előrejelzését[4]. Az előrejelzés ismerteti a Covid19-világjárvány légi közlekedésre gyakorolt hatását. Megállapításai szerint még a legoptimistább forgatókönyv bekövetkezése esetén sem

---

1 https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-and-Covid-19.aspx

2 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.).

3 https://ec.europa.eu/clima/news/emissions-trading-greenhouse-gas-emissions-reduced-2020_en

4 https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-five-year-forecast-2020-2024

érnék el a 2019-es kibocsátási szinteket 2024 előtt, míg a legrosszabb forgatókönyv 2029-re vetíti előre ezt a fellendülést.

Bár a becslések nem irányoznak elő tényleges CORSIA kibocsátáskompenzációs követelményeket a 2021–2023-as időszakra, az uniós jogban mindazonáltal jogi kötelezettséget kell előírni a tagállamok számára, hogy 2022. november 30-ig közöljék az uniós székhelyű légitársaságokkal a 2021-es kibocsátásokra vonatkozó kibocsátáskompenzációs adatokat. A 2020-ra és 2021 első felére vonatkozó fenti ténybeli körülmények alapján minimális a valószínűsége annak, hogy 2021-re vonatkozóan lesznek tényleges CORSIA kibocsátáskompenzációs követelmények, és ennek a valószínűsége 2022-re vonatkozóan is nagyon alacsony. Ezért ez a javaslat előirányozza, hogy amint egyértelművé válik, hogy a 2021-es évre vonatkozóan mi lesz a további kibocsátáskompenzációs szám, nagy valószínűséggel nulla, a tagállamok 2022 folyamán tájékoztatják erről a légitársaságokat. A Tanácsnak és az Európai Parlamentnek el kell fogadnia ezt a javaslatot, amint a 2021. évi kibocsátási adatok ismertté válnak, azaz 2022. január 1-jét követően.

Ugyanezt a megközelítést fogják alkalmazni a következő évekre is, amennyiben a vonatkozó „Irány az 55 %!” javaslatokat még nem fogadták el.

Az uniós székhelyű légitársaságok EU ETS-kötelezettségei a 2003/87/EK irányelv értelmében az uniós jogban foglaltakhoz hasonlóan továbbra is hatályban maradnak. E kötelezettségek közé tartozik e légitársaságok azon kötelezettsége, hogy nyomon kövessék kibocsátásaikat és jelentést tegyenek azokról, beleértve az EGT és harmadik országok közötti repülésekből származó kibocsátásokat is.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

A légi közlekedésre vonatkozó EU ETS-szabályok felülvizsgálata az EU „Irány az 55 %!” intézkedéscsomagjának szerves részét képezi. A felülvizsgálat a CORSIA-nak az EU ETS-irányelv révén történő végrehajtására is kiterjed.

Ez a javaslat a CORSIA-val kapcsolatos egyetlen olyan módosítás, amelynek 2022. november 30-ig hatályba kell lépnie annak érdekében, hogy a nulla kibocsátáskompenzációval kapcsolatos értesítésre az említett időpontig sor kerülhessen.

A CORSIA végrehajtásához kapcsolódó egyéb módosítások rendelkezéseket tartalmaznak a nemzetközi kreditek EGT-n kívüli járatokra történő felhasználására; az EGT-n kívüli járatokra vonatkozó lemondási kötelezettségekre; az Európán kívüli járatok tekintetében a nem uniós székhelyű légitársaságokkal szembeni bánásmódra; az uniós székhelyű légitársaságokkal szembeni bánásmódra azokon az útvonalakon, ahol a CORSIA-t nem azonos módon alkalmazzák; valamint az irányelvnek az uniós légitársaságok két harmadik ország között üzemeltetett járataira fennálló hatályára vonatkozóan. A CORSIA végrehajtásához kapcsolódó egyéb módosítások a 2003/87/EK irányelvnek a légi közlekedésnek az Unió egész gazdaságra kiterjedő kibocsátáscsökkentési célkitűzéséhez való hozzájárulása tekintetében történő módosításáról és egy piaci alapú globális intézkedés megfelelő végrehajtásáról szóló szélesebb körű irányelvjavaslatban szerepelnek.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

Ez a nagyon konkrét javaslat nem veti fel a többi uniós szakpolitikával való összhang kérdését.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

- **Jogalap**

A javaslat jogalapja az EUMSZ 192. cikke. Az EUMSZ 191. cikke és 192. cikkének (1) bekezdése értelmében az Európai Uniónak többek között a következő célkitűzések eléréséhez kell hozzájárulnia: a környezet minőségének megőrzése, védelme és javítása; a regionális vagy világméretű környezeti problémák leküzdésére és különösen az éghajlatváltozás elleni küzdelemre irányuló intézkedések ösztönzése nemzetközi szinten.

- **Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)**

Az éghajlatváltozás határokon átnyúló probléma, és az uniós fellépés hatékonyan kiegészítheti és megerősítheti a regionális, nemzeti és helyi fellépéseket. Az éghajlat-politikai intézkedéseket európai szinten össze kell hangolni, és ahol csak lehet, a hatékony intézkedést globális szinten elő kell segíteni. Az uniós fellépés az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elve alapján indokolt. Az Európai Unió az éghajlatváltozás kezelése érdekében 1992 óta dolgoz ki közös megoldásokat és ösztönző globális intézkedéseket. Az uniós szintű fellépés hátteret biztosít a 2030-ra és hosszabb távra kitűzött kibocsátáscsökkentési célok költséghatékony teljesítéséhez, miközben biztosítja a méltányosság és a környezeti integritás szempontjainak érvényesülését. Az Európai Uniónak az éghajlatváltozással kapcsolatos hatáskörét az EUMSZ 191–193. cikke erősíti meg és fejti ki részletesen.

- **Arányosság**

Ez a javaslat az arányosság elvének is megfelel, mert nem lépi túl az Európai Unió ÜHG-kibocsátás-csökkentési céljainak költséghatékony módon történő teljesítéséhez szükséges mértéket, miközben biztosítja a méltányosság és a környezeti integritás szempontjainak érvényesülését.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Az EU ETS irányelv módosításának megfelelő eszköze[5] a Parlament és a Tanács rendes jogalkotási eljárás keretében hozott határozata, mivel a szükséges intézkedéseket a tagállamoknak kell meghozniuk. Ez a választás összhangban van az EU ETS-hez kapcsolódó három korábbi határozat (a későbbre ütemezésről szóló határozat[6], a piaci stabilizációs tartalékról szóló határozat[7] és az „óra megállítására” vonatkozó első ETS-határozat[8]) precedenseivel.

---

[5] A Szerződés 218. cikkének (9) bekezdése szerinti, kizárólag a nemzetközi szervezetekben képviselendő álláspontokra irányuló jogi aktusoktól eltérően ez csak a Tanácsot érintette, például az eltérések ICAO-nak történő bejelentéséről szóló tanácsi határozatot.

[6] A 2003/87/EK irányelvnek az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei árverés útján történő értékesítésének időbeli ütemezésére vonatkozó rendelkezések pontosítása érdekében történő módosításáról szóló 1359/2013/EU határozat (HL L 343., 2013.12.19., 1. o.).

[7] Az üvegházhatású gázok uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről, valamint a 2003/87/EK irányelv módosításáról szóló (EU) 2015/1814 határozat (HL L 264., 2015.10.9., 1. o.).

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

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

E javaslatokra vonatkozóan nem került sor utólagos értékelésre vagy célravezetőségi vizsgálatra a meglévő jogszabályok végrehajtásának korai szakasza és ebből következően az adatok korlátozott rendelkezésre állása miatt.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

Az érdekelt felekkel konzultációt folytattak a CORSIA – adott esetben – az EU ETS-en keresztül történő végrehajtására vonatkozó szakpolitikai alternatívákról. A légi közlekedés kibocsátáskereskedelmi rendszerére vonatkozó aktualizált szabályok bevezető hatásvizsgálatát 2020. július 3-án tették közzé, a visszajelzési időszak 2020. augusztus 28-ig tartott, és a nyilvános konzultációra 2020. október 1. és 2021. január 14. között online felmérés keretében került sor. Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk eredményének összegzése a 2003/87/EK irányelvnek a légi közlekedésnek az Unió egész gazdaságra kiterjedő kibocsátáscsökkentési célkitűzéséhez való hozzájárulása tekintetében történő módosításáról és egy piaci alapú globális intézkedés megfelelő végrehajtásáról szóló irányelvjavaslatot kísérő hatásvizsgálat mellékletében található[9].

- **Hatásvizsgálat**

E javaslat tárgya a tagállamok által a kibocsátáskompenzációról küldött értesítés, és a javaslatnak a jelenlegi helyzethez képest nincs környezeti vagy gazdasági hatása.

A CORSIA végrehajtására vonatkozó szakpolitikai alternatívákat és a légi közlekedési kibocsátási egységek megnövelt árverezését a 2003/87/EK irányelvnek a légi közlekedésnek az Unió egész gazdaságra kiterjedő kibocsátáscsökkentési célkitűzéséhez való hozzájárulása tekintetében történő módosításáról és egy piaci alapú globális intézkedés megfelelő végrehajtásáról szóló irányelvjavaslatot kísérő hatásvizsgálatban értékelték[10].

- **Alapjogok**

A javaslat tiszteletben tartja az alapjogokat, 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[11].

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslatnak nincs költségvetési hatása.

---

8 Az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelvtől való ideiglenes eltérésről szóló 377/2013/EU határozat (HL L 113., 2013.4.25., 1. o.).

9 SWD [hivatkozás beillesztendő]

10 SWD [hivatkozás beillesztendő]

11 HL C 326., 2012.10.26., 391. o.

5. EGYÉB ELEMEK

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

A nemzeti hatóságok és a légijármű-üzemeltetők használhatják a meglévő infrastruktúrát a légijármű-üzemeltetők kibocsátásainak nyomon követésére és jelentésére. Mivel nincsenek tervezett ügyletek, nincs szükség kibocsátásiegység-forgalmi jegyzékre.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

A 2003/87/EK irányelv 12. cikke egy új bekezdéssel egészül ki, amely jogi kötelezettséget ír elő a tagállamok nemzeti hatóságai számára arra vonatkozóan, hogy értesítsék az uniós székhelyű légijármű-üzemeltetőket a 2021. évre vonatkozó kibocsátásaikra vonatkozó [nagy valószínűséggel: nulla] további kibocsátáskompenzációról.

Az értesítendő légijármű-üzemeltetők körébe a CORSIA-t a kibocsátások nyomon követése és jelentése tekintetében megfelelően végrehajtó, az (EU) 2019/1603 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet 1. cikkében említett légijármű-üzembentartók tartoznak.

2021/0204 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS HATÁROZATA

a 2003/87/EK irányelvnek az Unióban székhellyel rendelkező légijármű-üzemeltetőkre vonatkozó piaci alapú globális intézkedés kapcsán a kibocsátáskompenzációról szóló értesítés tekintetében történő módosításáról

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 Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszere (CORSIA) 2019 óta látja el a kibocsátások nyomon követésével, jelentésével és hitelesítésével kapcsolatos feladatokat; a CORSIA-t globálisan alkalmazott piaci alapú eszköznek szánták, amelynek célja 2021. január 1-jétől, hogy a nemzetközi légi közlekedésből származó, a rögzített kibocsátási szint feletti szén-dioxid-kibocsátást bizonyos kibocsátáskompenzációs egységekkel ellentételezze.

(2) Az uniós jogszabályok és a CORSIA közötti, az (EU) 2018/2027 tanácsi határozat nyomán az ICAO-nak bejelentett eltérésekre[3], valamint arra is figyelemmel, hogy az Európai Parlament és a Tanács hogyan módosítja az uniós jogszabályokat, az Unió végre kívánja hajtani a CORSIA-t.

(3) Az (EU) 2019/1603 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletet[4] azért fogadták el, hogy megfelelően végrehajtsák a CORSIA-nak a légi közlekedésből származó kibocsátások nyomon követésére, jelentésére és ellenőrzésére vonatkozó szabályait. A

---

1 HL C […]., […]., […]. o.

2 HL C […]., […]., […]. o.

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.).

4 A Bizottság (EU) 2019/1603 felhatalmazáson alapuló rendelete (2019. július 18.) a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által a légi közlekedésből származó kibocsátásoknak a piaci alapú globális intézkedés végrehajtása céljából való nyomon követése, jelentése és hitelesítése érdekében elfogadott intézkedések tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 250., 2019.9.30., 10. o.).

CORSIA-ra vonatkozó nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok szerinti kibocsátáskompenzációt[5] az említett rendeletnek megfelelően hitelesített szén-dioxid-kibocsátás alapján számítják ki.

(4) Mivel a Covid19-világjárvány következtében 2020-ban jelentősen csökkent a légi közlekedésből származó kibocsátás, az ICAO Tanács 2020. júniusi 220. ülésén úgy határozott, hogy a légijármű-üzemeltetők 2021–2023-as időszakra vonatkozó kibocsátáskompenzációjának kiszámításához a 2019-es kibocsátásokat kell alapul venni.

(5) A légi közlekedésből származó kibocsátások nagy valószínűséggel 2021-ben nem haladják meg a 2019. évi közös szinteket. Ezért a légijármű-üzemeltetők további kibocsátáskompenzációja 2021-ben várhatóan nulla lesz.

(6) A tagállamoknak 2022. november 30-ig kell végrehajtaniuk a CORSIA-t oly módon, hogy 2022. november 30-ig értesítik az adott tagállamban székhellyel rendelkező légijármű-üzemeltetőket a 2021-es évre vonatkozó kibocsátáskompenzációjukról.

(7) Mivel e határozat 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 a határozat nem lépi túl a szóban forgó célok eléréséhez szükséges mértéket.

(8) Annak érdekében, hogy a kibocsátáskompenzáció 2021. évi szintjével kapcsolatos bizonyosság garantálva legyen, ezt a határozatot 2022. január 1-jét követően kell elfogadni, amikor a 2021. évi kibocsátások teljes szintje ismert lesz.

(9) Fontos, hogy 2022 folyamán a lehető leghamarabb érvényesüljön a jogbiztonság a nemzeti hatóságok és a légijármű-üzemeltetők számára a 2021-re vonatkozó CORSIA-kibocsátáskompenzáció tekintetében. Ennek megfelelően e határozatnak késedelem nélkül hatályba kell lépnie.

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

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A 2003/87/EK irányelv 12. cikke az alábbi (6) bekezdéssel egészül ki:

„(6) A tagállamok 2022. november 30-ig értesítik a légijármű-üzemeltetőket arról, hogy 2021-re vonatkozóan [nulla] kibocsátáskompenzáció vonatkozik rájuk az ICAO-nak a nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési környezetvédelmi rendszerével kapcsolatos nemzetközi szabványai és ajánlott gyakorlatai értelmében. A tagállamok értesítik azokat a légijármű-üzemeltetőket, amelyek megfelelnek a következő feltételeknek:

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

[5] Nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok, Környezetvédelem – A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszere (CORSIA) első kiadása (a Chicagói Egyezmény 16. mellékletének IV. kötete).

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.”

2. cikk

Ez a határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő kihirdetését követő napon lép hatályba.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

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