



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2020.5.13.
COM(2020) 194 final

2020/0078 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetben a nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszerében (CORSIA) 2021. január 1-jétől való önkéntes részvételről, valamint a légi jármű-üzemeltetők 2021–2023-as időszakra vonatkozó kibocsátáskompenzációs követelményeinek kiszámításához választott lehetőségről szóló értesítés tekintetében az Európai Unió nevében képviselendő álláspontról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

E javaslat tárgya az Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetben (ICAO) a nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszerében (CORSIA) 2021. január 1-jétől való önkéntes részvétel, valamint a légijármű-üzemeltetők 2021–2023-as időszakra vonatkozó kibocsátáskompenzációs követelményeinek kiszámításához választott lehetőség tekintetében képviselendő álláspont meghatározásáról szóló határozat.

2. A JAVASLAT HÁTTERE

2.1. A Chicagói Egyezmény és a Párizsi Megállapodás

A Chicagói Egyezmény (a továbbiakban: egyezmény) célja a nemzetközi légi közlekedés szabályozása. 1947. április 4-én lépett hatályba, és létrehozta a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet.

Az Egyesült Nemzetek Éghajlatváltozási Keretegyezménye részes feleinek konferenciája 2015 decemberében fogadta el a Párizsi Megállapodást, amelynek célja, hogy a globális hőmérséklet-emelkedés az iparosodás előtti hőmérsékletszinteket legfeljebb 2 °C-kal haladja meg, de lehetőleg jóval e mérték alatt maradjon, és folytatódjanak az arra irányuló erőfeszítések, hogy a hőmérséklet-emelkedés mértéke ne lépje túl az 1,5 °C-ot. E kibocsátáscsökkentési célok teljesítéséből valamennyi gazdasági ágazatnak ki kell vennie a részét, így a nemzetközi légi közlekedésnek is.

Valamennyi uniós tagállam mindkét megállapodásnak részes fele. Az EU és tagállamai részes felei a Párizsi Megállapodásnak, és közös kötelezettséget vállaltak az üvegházhatásúgáz-kibocsátásuk csökkentésére.

2.2. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet

A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet az Egyesült Nemzetek szakosított intézménye. A szervezet célja, hogy fejlessze a nemzetközi repülés elveit és műszaki színvonalát, valamint elősegítse a nemzetközi légi közlekedés tervezését és fejlesztését. Az EU eseti megfigyelő számos ICAO testületben (közgyűlés és más technikai testületek).

2.3. A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszere (CORSIA)

Az ICAO Tanács 2018. június 27-én tartott 214. ülészakán a Chicagói Egyezmény 16. mellékletének IV. köteteként fogadta el a „Nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok, Környezetvédelem – A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszere (CORSIA)” dokumentumot.

A 16. melléklet IV. kötete szerinti, a nemzetközi repülésekből származó CO₂-kibocsátással kapcsolatos nyomonkövetési, jelentési és hitelesítési (MRV) követelményeket 2019. január 1-jétől kell alkalmazni. A 16. melléklet IV. kötete szerinti CO₂ kibocsátáskompenzációs követelményeket 2021. január 1-jétől kell alkalmazni.

A 16. melléklet IV. kötete 3. fejezetének 3.1.3. és 3.2.1. pontja, valamint 1. függeléke („Igazgatási eljárások”) előírja az államok számára, hogy 2020. június 30-ig értesítsék az ICAO-t az alábbiakról:

- arra vonatkozó döntésük, hogy 2021. január 1-jétől az önkéntes részvételt vagy az önkéntes részvétel megszüntetését választják¹;
- melyik lehetőséget választották a légi jármű-üzemeltetők 2021–2023-as időszakra vonatkozó kibocsátáskompenzációs követelményeinek kiszámításához.

2.4. Az EU kibocsátáskereskedelmi rendszere

A légi közlekedési ágazat 2012 óta szerepel az EU kibocsátáskereskedelmi rendszerében (EU ETS)². Az EU ETS hatálya az Európai Gazdasági Térség (EGT) területére irányuló és onnan kiinduló repülések – köztük a harmadik országokba érkező és onnan induló repülések – kibocsátásaira terjedt ki. Annak érdekében azonban, hogy a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezeten belül lendületet adjon annak és megkönnyítse, hogy elmozdulás történjen a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátások kezelése globális megközelítésének irányába, az Unió ideiglenes eltéréseket fogadott el, hogy a nemzetközi fejlemények függvényében a területi hatályt az EGT-n belüli légi járatokra korlátozza, kizárva ezáltal az EGT-n kívüli légi járatokat³.

A 2003/87/EK irányelv legutóbbi, 2017. évi felülvizsgálata a 28b. cikkben foglaltak szerint azon értelmezést tükrözi, amely szerint a CORSIA-t az EU ETS-t szabályozó rendszer módosítása révén fogják figyelembe venni, a CORSIA kulcsfontosságú jellemzőinek – többek között a részvétel tekintetében történő – értékelésétől függően, és ezt a 2030-ig tartó időszakra vonatkozó uniós éghajlat-politikai célkitűzéssel összhangban kell elérni (a Párizsi Megállapodás szerinti visszalépés tilalmának elvével összhangban⁴).

3. AZ UNIÓ ÁLTAL KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

3.1. Háttér-információk

Az Unió határozottan támogatja az ICAO nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátások kérdésével foglalkozó globális piaci alapú intézkedését, a CORSIA-t, amely hozzájárul az éghajlatváltozás elleni küzdelemhez. Az Unió támogatását többek között az Európai Parlament és a Tanács jelezte, amikor három alkalommal módosította az EU ETS-t az ICAO-n belüli előrelépés megkönnyítése érdekében.

Míg a CORSIA eredeti célkitűzése a kibocsátások 2020-tól kezdődő növekedésének kompenzálására korlátozódik, a CORSIA célkitűzésének elérése érdekében fontos a kezdeti előrehaladás támogatása és a megfelelő részvétel elősegítése.

¹ A 3.1.3. pont a következőkre utal: „az államnak az ICAO »CORSIA-államok: a 3. fejezet szerinti állampárok« című dokumentumába való felvétele”. A bekezdés tartalmaz egy megjegyzést, amely kimondja, hogy a szóban forgó dokumentum rögzíti „azokat az államokat, amelyek önként jelentkeztek a 2021. január 1. és 2026. december 31. közötti megfelelési időszakokban való részvételre”. Azt is meg kell jegyezni, hogy az 1. függelék előírja az államok számára, hogy az önkéntes részvétel megszüntetésének évét megelőző minden év június 30-ig értesítsék az ICAO-t az önkéntes részvétel megszüntetésére vonatkozó esetleges döntésükről.

² 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.).

³ Amennyiben az Európai Parlament és a Tanács 2023 decemberéig nem fogadja el az EU ETS irányelv módosítását, azt követően a légi közlekedésre vonatkozó EU ETS automatikusan visszatér annak eredeti hatályához, kiterjedve nevezetesen az EU-tagállamok és az összes EFTA-állam repülőtereiről induló és az EU/EFTA más repülőtereire vagy harmadik országokba érkező valamennyi járatra, valamint – amennyiben nem vonatkozik rájuk kivétel felhatalmazáson alapuló jogi aktusok révén – a harmadik országokból az EU/EFTA-n belüli repülőterekre érkező összes járatra.

⁴ A Párizsi Megállapodás 3. cikke.

A Tanács (EU) 2016/915 határozata⁵ határozta meg az Unió álláspontját az ICAO testületei által kidolgozandó és a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátások kérdésével foglalkozó egységes globális piaci alapú intézkedés 2020-tól történő végrehajtását célul tűző nemzetközi jogi eszközre tekintettel.

Az (EU) 2017/2392 rendelet⁶ célja különösen „egy globális piaci alapú intézkedés 2021-től történő végrehajtásának előkészítése”. Amint az a rendeletben is szerepel, „[a szóban forgó intézkedés] gyakorlati megvalósításához azonban szükség lesz az ICAO részes feleinek nemzeti szintű fellépésére”.

A 2003/87/EK irányelv (ETS-irányelv)⁷ 28b. cikke kimondja, hogy „[a] vonatkozó eszközök ICAO általi elfogadásától számított tizenkét hónapon belül, és még azelőtt, hogy a piaci alapú globális intézkedés életbe lépne, a Bizottság jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyben megfontolja, hogy ezen irányelv felülvizsgálatának keretében hogyan lehet az említett eszközöket az uniós jogban végrehajtani. A Bizottság e jelentésben adott esetben megfontolás tárgyává teszi az EGT-n belüli repülésekre vonatkozó szabályokat is. A Bizottság megvizsgálja továbbá a piaci alapú globális intézkedés 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.”

Az (EU) 2018/2027 tanácsi határozat⁸ meghatározta az Unió által az ICAO-ban a Nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok, Környezetvédelem – A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompensációs és -csökkentési rendszere (CORSIA) első kiadása tekintetében a bejelentendő eltérésekre figyelemmel képviselendő álláspontot. Az említett határozattal összhangban a tagállamok az ICAO-tól való eltéréseket jelentettek be, kiemelve az EU ETS és a CORSIA közötti különbségeket (útvonalalapú, illetve állami alapú), valamint azt, hogy a CORSIA uniós végrehajtására az EU ETS felülvizsgálata révén fog sor kerülni, amint arról a legutóbbi, 2017-es felülvizsgálat során megállapodás született⁹. A cél az uniós vívmányok és a jövőbeli szakpolitikai mozgástér, valamint az uniós éghajlat-politikai törekvések szintjének megőrzése volt.

⁵ A Tanács (EU) 2016/915 határozata (2016. május 30.) az ICAO testületei által kidolgozandó és a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátások kérdésével foglalkozó egységes globális piaci alapú intézkedés 2020-tól történő végrehajtását célul tűző nemzetközi jogi eszközre tekintettel az Európai Unió nevében képviselendő álláspontról (HL L 153., 2016.6.10., 32. o.).

⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/2392 rendelete (2017. december 13.) a 2003/87/EK irányelvnek a hatály légiközlekedési tevékenységekre vonatkozó jelenlegi korlátozásainak fenntartása és egy piaci alapú globális intézkedés 2021-től történő bevezetésének előkészítése céljából történő módosításáról (HL L 350., 2017.12.29., 7. o.).

⁷ 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.).

⁸ 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 kibocsátáskompensációs és -csökkentési rendszere (CORSIA) első kiadása tekintetében képviselendő álláspont meghatározásáról (HL L 325., 2018.12.20., 25. o.).

⁹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/2392 rendelete (2017. december 13.) a 2003/87/EK irányelvnek a hatály légiközlekedési tevékenységekre vonatkozó jelenlegi korlátozásainak fenntartása és egy piaci alapú globális intézkedés 2021-től történő bevezetésének előkészítése céljából történő módosításáról (HL L 350., 2017.12.29., 7. o.).

A Bizottság 2020. március 4-én elfogadta az európai klímarendeletről szóló javaslatot¹⁰, amely a Párizsi Megállapodás 2. cikkében meghatározott hosszú távú hőmérsékleti cél elérése érdekében az Unió számára az Unióban 2050-re kötelezően megvalósítandó klímasemlegességi célkitűzést írta elő. A javaslat azon a következtetésen alapul, hogy további intézkedésekre van szükség, és a kitűzött cél eléréséhez minden ágazatnak hozzá kell járulnia, mivel a jelenlegi szakpolitikák 2050-re várhatóan csak 60 %-kal csökkentenék az üvegházhatásúgáz-kibocsátást, melynek következtében továbbra is sok a tennivaló a klímasemlegesség elérése érdekében.

Végezetül az Unió számos alkalommal kifejezte a CORSIA kísérleti szakasz kezdetétől történő végrehajtására irányuló politikai elkötelezettségét. A legutóbbi alkalommal az ICAO 2019. évi 40. közgyűlésén az EU és tagállamai nevében tett nyilatkozat egyrészt annak jelzésére szolgált, hogy az Unió meg fogja őrizni politikai mozgásterét és éghajlat-politikai törekvéseit a CORSIA EU ETS-en keresztül történő végrehajtása tekintetében, másrészt pedig annak kinyilvánítására, hogy az Unió és tagállamai továbbra is „határozottan támogatják a CORSIA-t”, és „a kísérleti szakasz kezdetétől teljes mértékben elkötelezettek annak végrehajtása mellett”. Az Unió következetesen hivatkozik arra, hogy fenn kell tartani a vonatkozó uniós jogszabályokat és éghajlat-politikai törekvéseket, összhangban az átdolgozott, és a benyújtott 2018. évi eltérésben, valamint az ICAO 40. közgyűlésén tett uniós nyilatkozatban megerősített EU ETS-sel. Az Európai Parlament azóta felhívta a Bizottságot és a tagállamokat, hogy az ETS-irányelv végrehajtása során őrizzék meg az EU jogalkotási autonómiáját¹¹.

3.2. Javasolt álláspont

A CORSIA szabványok és ajánlott gyakorlatok által megállapított 2020. június 30-i határidő előtt el kell fogadni az Unió nevében képviselendő álláspontot, ami lehetőséget biztosít a tagállamok számára, hogy benyújthassák a szükséges értesítéseket.

Az első kérdést illetően – azaz az arra vonatkozó döntésről szóló értesítést illetően, hogy 2021. január 1-jétől az önkéntes részvétel vagy az önkéntes részvétel megszüntetése mellett döntöttek-e –, tekintettel az Unió által ismételtelen tett és az ICAO által már tudomásul vett politikai kötelezettségvállalásra, a CORSIA-val kapcsolatos várható környezeti és nemzetközi közlekedési előnyökre, valamint arra, hogy globális szinten nem áll rendelkezésre életképes alternatíva, a Bizottság azt javasolja, hogy a tagállamok a kísérleti szakasz kezdetétől, azaz 2021. január 1-jétől jelentsék be önkéntes részvételüket. Az értesítés a (EU) 2018/2027 tanácsi határozattal összhangban a 2018-ban benyújtott eltérésektől és az esetleges jövőbeli eltérésektől függ, és nem érinti az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer 2017-ben elfogadott felülvizsgálatát, valamint az uniós éghajlat-politikai törekvéseket és a megújulóenergia-irányelvet¹².

A második kérdéssel – azaz a légi jármű-üzemeltetők 2021–2023-as időszakra vonatkozó kibocsátáskompenzációs követelményeinek kiszámításához választott lehetőség bejelentésével – kapcsolatban a Bizottság azt javasolja, hogy a kísérleti szakasz egyes éveire a 2021-es, 2022-es és 2023-as kibocsátást válasszák, ne pedig a 2020-as kibocsátást minden egyes évre. Ez a megközelítés figyelembe veszi a várható környezeti és nemzetközi közlekedési előnyöket, a gazdasági szereplők arra való ösztönzésének szükségességét, hogy

¹⁰ A Bizottság javaslata: Az Európai Parlament és a Tanács rendelete (2020. március 4.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és az (EU) 2018/1999 rendelet (az európai klímarendeletről) módosításáról, COM(2020) 80.

¹¹ Az Európai Parlament 2019. november 28-i állásfoglalása az ENSZ 2019. évi madridi (Spanyolország) éghajlatváltozási konferenciájáról (COP 25), P9_TA(2019)0079.

¹² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/2001 irányelve (2018. december 11.) a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának előmozdításáról (HL L 328., 2018.12.21., 82. o.).

csökkentsék környezeti hatásukat, valamint a korai fellépés fontosságát, ugyanakkor szem előtt tartja az európai gazdasági szereplők potenciális kibocsátáskompenzációs költségeinek nagyságát és a nemzetközi versenyképességükre gyakorolt hatásokat is. A 2020-as év referenciaként való kiválasztásához képest a 2021-es, 2022-es és 2023-as évre való hivatkozásnak nagyobb környezeti hatékonysághoz kell vezetnie. Ennek az az oka, hogy a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátások 2021-ben, 2022-ben és 2023-ban várhatóan magasabbak lesznek, mint 2020-ban, nem utolsósorban a Covid19-világjárványnak a légi közlekedésre és a kibocsátásokra gyakorolt jelentős hatása miatt.

Ezzel összefüggésben biztosítani kell az uniós jog és a CORSIA közötti jelenlegi és lehetséges jövőbeli különbségek megfelelő figyelembevételét. A fent említett értesítésben ezért hivatkozni kell az (EU) 2018/2027 tanácsi határozat alapján bejelentett eltérésre. Mivel ez az eltérés – amennyiben továbbra is releváns – csupán az államok hatáskörének a különböző gazdasági szereplőkkel szembeni, a CORSIA és az EU ETS közötti tervezési különbségek miatti elosztását érinti, a fent említett értesítésnek fenn kell tartania a további eltérések bejelentésének lehetőségét is.

4. ÖSSZHANG AZ UNIÓ EGYÉB SZAKPOLITIKÁIVAL

A javasolt határozat összhangban áll az Unió egyéb szakpolitikáival, különösen az energia-, a környezet- és a közlekedéspolitikával, illetve kiegészíti azokat. A Bizottság emlékeztet a CORSIA-ban való részvétel és az EU ETS-irányelvnek az Európai Parlament és a Tanács általi, az (EU) 2017/2392 rendeletben meghatározott felülvizsgálata közötti kapcsolatra. A Bizottság azonban még nem nyújtotta be az ETS-irányelv 28b. cikkében előírt jelentést, és általánosságban a jogalkotó e területtel kapcsolatos jövőbeli döntése még nem ismert. Ezért ez az értesítés közbenső lépésnek tekintendő, figyelemmel a Chicagói Egyezmény 16. melléklete IV. kötete 3. fejezetének 3.1.3. és 3.2.1. pontjára, valamint 1. függelékére.

Annak biztosítása érdekében, hogy e közbenső lépés ne sértse a társjogalkotók jövőbeli szakpolitikai döntéseit, az értesítésben utalni kell az (EU) 2018/2027 tanácsi határozatnak megfelelően már bejelentett eltérésre, valamint az egyéb további eltérések bejelentésének fent említett lehetőségére.

5. JOGALAP

5.1. Eljárási jogalap

5.1.1. Általános elvek

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 218. cikkének (9) bekezdése határozatok elfogadásáról rendelkezik „a megállapodásokkal létrehozott szervezetben az Unió által képviselendő álláspontok kialakítására vonatkozóan, amennyiben az ilyen szervnek joghatással bíró jogi aktust kell elfogadnia, kivéve a megállapodás intézményi kereteit kiegészítő vagy módosító jogi aktusokat”.

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése attól függetlenül alkalmazandó, hogy az Unió tagja-e a szervnek vagy részes fele-e a megállapodásnak¹³.

5.1.2. A jelen esetre történő alkalmazás

Az egyezmény 16. melléklete IV. kötete 3. fejezetének 3.1.3. pontja és 1. függeléke („Igazgatási eljárások”) értelmében az államoknak 2020. június 30-ig értesíteniük kell az

¹³ A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64. pont.

ICAO-t arról a döntésükről, hogy 2021. január 1-jétől önkéntesen részt vesznek-e, vagy megszüntetik-e az önkéntes részvételt, és hogy a 16. melléklet IV. kötetének 3.2.1. pontjával összhangban melyik lehetőséget választották a légi jármű-üzemeltetők 2021–2023 közötti időszakra vonatkozó kibocsátáskompenzációs követelményeinek kiszámítására.

E rendelkezésekből következik, hogy a CORSIA bizonyos joghatásai, amelyeket az ICAO Tanács – amely egy megállapodással létrehozott szerv – határozatával fogadott el, a vonatkozó értesítéseknek az ICAO-hoz történő benyújtásától és ezen értesítések feltételeitől függenek. Ezért az ilyen értesítésekkel kapcsolatos uniós álláspont elfogadása az EUMSZ 218. cikke (9) bekezdésének hatálya alá tartozik.

5.2. Anyagi jogalap

Az EUMSZ 192. cikke (1) bekezdésével és 191. cikkével összhangban az Európai Uniónak többek között az alábbi 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.

5.2.1. Általános elvek

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozat anyagi jogalapja elsősorban azon tervezett jogi aktus célkitűzésétől és tartalmától függ, amellyel kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspont meghatározásra kerül. Amennyiben a tervezett jogi aktus kettős célkitűzést követ, vagy két összetevőből áll, és ezek egyike elsődlegesként azonosítható, míg a másik pusztán járulékos jellegű, az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozatot egyetlen anyagi jogalapra, azaz az elsődleges, illetve döntő jellegű célkitűzés vagy összetevő által megkövetelt jogalapra kell alapítani.

5.2.2. A jelen esetre történő alkalmazás

A tervezett jogi aktus fő célkitűzése és tartalma a nemzetközi légi közlekedés összefüggésében az éghajlat-politikához kapcsolódik.

Ezért a javasolt határozat anyagi jogalapja az EUMSZ 192. cikkének (1) bekezdése.

5.3. Következtetés

A javasolt határozat jogalapja az EUMSZ 192. cikkének (1) bekezdése, összefüggésben 218. cikkének (9) bekezdésével.

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetben a nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszerében (CORSIA) 2021. január 1-jétől való önkéntes részvételről, valamint a légitársaság-üzemeltetők 2021–2023-as időszakra vonatkozó kibocsátáskompenzációs követelményeinek kiszámításához választott lehetőségről szóló értesítés tekintetében az Európai Unió nevében képviselendő álláspontról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

Mivel:

- (1) A nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény (a továbbiakban: az egyezmény), amely a nemzetközi légi közlekedés szabályozását célozza, 1947. április 4-én hatályba lépett. Az egyezmény létrehozta a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet (ICAO).
- (2) Az Unió valamennyi tagállama az egyezmény szerződő állama és az ICAO tagja, az Unió pedig megfigyelői státusszal rendelkezik bizonyos ICAO-szervekben.
- (3) Az Egyesült Nemzetek Éghajlatváltozási Keretegyezménye részes feleinek 21. konferenciája 2015 decemberében elfogadta a Párizsi Megállapodást, amelynek célja, hogy a globális hőmérséklet-emelkedés az iparosodás előtti hőmérsékletszinteket legfeljebb 2 °C-kal haladja meg, de lehetőleg jóval e mérték alatt maradjon, és folytatódjanak az arra irányuló erőfeszítések, hogy a hőmérséklet-emelkedés mértéke ne lépje túl az 1,5 °C-ot. E kibocsátáscsökkentési célok teljesítéséből valamennyi gazdasági ágazatnak ki kell vennie a részét, így a nemzetközi légi közlekedésnek is.
- (4) Az ICAO 39. közgyűlése 2016-ban az A39-3 határozatban úgy határozott, hogy globális piacialapú mechanizmust dolgoz ki a nemzetközi légi közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátások 2020-as szintre való korlátozása érdekében. Az említett mechanizmus és annak különböző részletes elemei kidolgozására és elfogadására vonatkozó uniós álláspontot az (EU) 2016/915 tanácsi határozat¹ állapította meg.
- (5) Az ICAO Tanács a 2018. június 27-én tartott 214. ülészakájának tizedik ülésén elfogadta az egyezmény 16. melléklete IV. kötetének első kiadását: Nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok, Környezetvédelem – A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszere (CORSIA).

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

- (6) 2017-ben az Európai Parlament és a Tanács az (EU) 2017/2392 rendelettel² felülvizsgálta a 2003/87/EK irányelvet³, különösen annak érdekében, hogy előkészítse a globális piaci alapú intézkedés 2021-től történő végrehajtását, hogy uniós jogi követelményeket írjon elő a kibocsátások CORSIA céljából történő nyomon követésére, jelentésére és hitelesítésére vonatkozóan, valamint hogy meghatározza a CORSIA-ra vonatkozó jelentéstételi és felülvizsgálati rendelkezéseket.
- (7) A CORSIA szabályai kötelezővé válnak az egyezményben meghatározott feltételek és korlátok között. Ezek a szabályok a hatályos nemzetközi légiközlekedési megállapodások értelmében az Unió és tagállamai számára is kötelezőek lesznek.
- (8) Ezért annak érdekében, hogy az ICAO teljes mértékben figyelembe vegye a jelenlegi uniós jogi helyzetet, a tagállamok az (EU) 2018/2027 tanácsi határozattal⁴ összhangban ismertetett eltéréseket jelentettek be. Ezen értesítések szerint a 2003/87/EK irányelv jelenlegi változata elvben a Szerződés hatálya alá tartozó tagállamok területén található repülőterekről induló vagy ezekre érkező légi járatokra alkalmazandó a légijármű-üzemeltető letelepedési országától függetlenül. A 2003/87/EK irányelv megkülönböztetés nélkül alkalmazandó a tagállamokon és/vagy EGT-országokon belüli és az ezek közötti járatokra. Ezek az elvek mind a nyomonkövetési, jelentéstételi és ellenőrzési (MRV) követelményekre, mind a kibocsátáskompensációs követelményekre vonatkoznak.
- (9) Ezen eltérésektől függően a CORSIA-ban meghatározott, 2019. január 1-jétől alkalmazandó MRV-követelményeket beépítették az uniós jogba⁵. E jogszabály értelmében a kísérleti szakasz kibocsátásai tekintetében gyűjtik a kibocsátási adatokat és továbbítják azokat az ICAO titkárságának.
- (10) Az egyezmény 16. melléklete IV. kötete 3. fejezetének 3.1.3. pontja és 1. függeléke („Igazgatási eljárások”) értelmében az államoknak 2020. június 30-ig értesíteniük kell az ICAO-t arról a döntésükről, hogy 2021. január 1-jétől önkéntesen részt vesznek-e, vagy megszüntetik-e az önkéntes részvételt, és hogy a 16. melléklet IV. kötetének 3.2.1. pontjával összhangban melyik lehetőséget választották a légijármű-

² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/2392 rendelete (2017. december 13.) a 2003/87/EK irányelvnek a hatály légiközlekedési tevékenységekre vonatkozó jelenlegi korlátozásainak fenntartása és egy piaci alapú globális intézkedés 2021-től történő bevezetésének előkészítése céljából történő módosításáról (HL L 350., 2017.12.29., 7. 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 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 kibocsátáskompensációs és -csökkentési rendszere (CORSIA) első kiadása tekintetében képviselendő álláspont meghatározásáról (HL L 325., 2018.12.20., 25. o.).

⁵ A Bizottság (EU) 2018/2066 végrehajtási rendelete (2018. december 19.) az üvegházhatású gázok kibocsátásának a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek megfelelő nyomon követéséről és jelentéséről, valamint a 601/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról (HL L 334., 2018.12.31., 1. o.), a Bizottság (EU) 2018/2067 végrehajtási rendelete (2018. december 19.) a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv értelmében a hitelesítési adatokról és a hitelesítők akkreditálásáról (HL L 334., 2018.12.31., 94. o.) és 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.).

üzemeltetők 2021–2023 közötti időszakra vonatkozó kibocsátáskompenzációs követelményeinek kiszámítására.

- (11) E rendelkezésekből következik, hogy a CORSIA bizonyos joghatásai, amelyeket az ICAO Tanács – amely egy megállapodással létrehozott szerv – határozatával fogadott el, a vonatkozó értesítéseknek az ICAO-hoz történő benyújtásától és ezen értesítések feltételeitől függenek. Ezért az ilyen értesítésekkel kapcsolatos uniós álláspont elfogadása az EUMSZ 218. cikke (9) bekezdésének hatálya alá tartozik.
- (12) E tekintetben helyénvaló meghatározni az Unió által képviselendő álláspontot, tekintettel a fent említett értesítési kötelezettségekre, különösen azért, mert a CORSIA-ban való önkéntes részvétel és az egyezmény 16. melléklete IV. kötetének 3.2.1. pontja szerinti lehetőségekkel kapcsolatos választás döntően befolyásolhatja a jogokat és kötelezettségeket az uniós jog, nevezetesen a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv és a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának előmozdításáról szóló (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelv⁶ hatálya alá tartozó területen.
- (13) Az Unió és tagállamai többször is úgy nyilatkoztak⁷, hogy 2021. január 1-jétől készek részt venni a CORSIA-ban.
- (14) A CORSIA-ban való önkéntes részvétel azt is jelenti, hogy az egyezmény 16. melléklete IV. kötetének 3.2.1. pontjával összhangban ki kell választani egy lehetőséget a légitársaság-üzemeltetők 2021–2023 közötti időszakra vonatkozó kibocsátáskompenzációs követelményeinek kiszámítására. E tekintetben helyénvaló a számításokat megfelelően a 2021., 2022. és 2023. évi kibocsátásokra alapozni. Ez a lehetőség valószínűleg nagyobb környezeti és nemzetközi közlekedési előnyökkel jár, mint a rendelkezésre álló másik lehetőség, azaz ha a számításokat a 2020. évi kibocsátásokra alapozzák, mivel a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátások 2021-ben, 2022-ben és 2023-ban várhatóan magasabbak lesznek, mint 2020-ban, ami magasabb kibocsátáskompenzációs követelményekhez vezet. Ez nagyobb folytonosságot is biztosítana, szem előtt tartva, hogy a 2024-től kezdődő évekre vonatkozóan a 16. melléklet IV. kötetének 3.2.2. pontja szintén előírja az adott év alapján történő számítást.
- (15) A kibocsátáskompenzációs követelmények kiszámításához kiválasztott 2021-es, 2022-es, illetve 2023-as kibocsátások a 2021–2023 közötti időszakban minden olyan légitársaság-üzemeltetőre vonatkoznak, amelyet az érintett tagállamhoz rendeltek.
- (16) A fent említettek szerint a 2003/87/EK irányelv rendszere jelenleg bizonyos tekintetben eltér a CORSIA rendszerétől. A 2003/87/EK irányelv 28b. cikke előírja a Bizottság számára, hogy – megfontolva, hogy az irányelv felülvizsgálatának keretében hogyan lehet a CORSIA-t az uniós jogban végrehajtani – olyan jelentést nyújtson be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, 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. E célból a Bizottságnak a vonatkozó jogi eszközök ICAO általi elfogadásától számított egy éven belül, még mielőtt azok működésbe lépnének,

⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/2001 irányelve (2018. december 11.) a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának előmozdításáról (HL L 328., 2018.12.21., 82. o.).

⁷ Például: „Pozsonyi Nyilatkozat” (jóváhagyva a COREPER által, ST 12029/16 [I. melléklet], ICAO A39- WP/414 (jóváhagyva a COREPER által, ST 12029/16 [II. melléklet]), ICAO A40- WP/102 (jóváhagyva a Tanács által, ST 10227/1/19 [H. melléklet])).

jelentést kell benyújtania az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyben értékeli többek között az ICAO-eszköz célját és környezeti integritását. Adott esetben a jelentést jogalkotási javaslat kíséri. A Bizottság még nem nyújtotta be az említett jelentést.

- (17) Ezzel összefüggésben biztosítani kell az uniós jog és a CORSIA közötti jelenlegi és lehetséges jövőbeli különbségek megfelelő figyelembevételét az uniós rendszer szükség szerinti megőrzése érdekében, beleértve a jogalkotó arra vonatkozó mérlegelési jogkörét, hogy döntsön az érintett területre alkalmazandó jövőbeli uniós rendszerről. E tekintetben az Európai Parlament felszólította a Bizottságot és a tagállamokat⁸, hogy a 2003/87/EK irányelv végrehajtása során őrizzék meg az EU jogalkotási autonómiáját.
- (18) A fent említett értesítésnek ezért hivatkoznia kell az önkéntes részvétel hatálya alá tartozó kérdésekre alkalmazandó (EU) 2018/2027 tanácsi határozat alapján bejelentett eltérésre. Mivel ezen eltérés – amennyiben továbbra is releváns – csupán az államok hatáskörének a különböző gazdasági szereplőkkel szembeni elosztását érinti, a fent említett értesítésnek fenn kell tartania a további eltérések bejelentésének lehetőségét is.
- (19) Az Unió álláspontját az ICAO-ban tagsággal rendelkező uniós tagállamok közösen eljárva képviselik,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az Unió által a nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény 16. melléklete IV. kötete 3. fejezetének 3.1.3. és 3.2.1. pontja és 1. függeléke tekintetében, valamint a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet értesítése tekintetében

- a tagállamoknak a nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszerében 2021 januárjától való önkéntes részvétele, valamint

- a légi jármű-üzemeltetők 2021–2023-as időszakra vonatkozó kibocsátáskompenzációs követelményeinek kiszámításához választott lehetőség

vonatkozásában képviselendő álláspontról e határozat melléklete rendelkezik.

2. cikk

Az 1. cikkben említett álláspontot az Unió azon tagállamai képviselik, amelyek tagjai a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnek.

3. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

⁸ Az Európai Parlament 2019. november 28-i állásfoglalása az ENSZ 2019. évi madridi (Spanyolország) éghajlatváltozási konferenciájáról (COP 25), P9_TA(2019)0079.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről
az elnök*