

Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű, az intézmények semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért

► **B** AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 421/2014/EU RENDELETE

(2014. április 16.)

az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelvnek egy egységes globális piacialapú intézkedés nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátásokra való alkalmazásáról rendelkező nemzetközi megállapodás 2020-ig történő végrehajtására tekintettel történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

(HL L 129., 2014.4.30., 1. o.)

Helyesbítette:

► **C1** Helyesbítés, HL L 140., 2014.5.14., 177. o. (421/2014/EU)



**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 421/2014/EU  
RENDELETE**

**(2014. április 16.)**

**az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelvnek egy egységes globális piacialapú intézkedés nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátásokra való alkalmazásáról rendelkező nemzetközi megállapodás 2020-ig történő végrehajtására tekintettel történő módosításáról**

**(EGT-vonatkozású szöveg)**

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 <sup>(1)</sup>,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében <sup>(2)</sup>,

mivel:

- (1) A légi közlekedési ágazat erőteljesen nemzetközi jellegű. A nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátások kezelésének globális megközelítése kínálja a legjobb kilátásokat a fenntarthatóság hosszú távú biztosítására.
- (2) Az Unió egyfelől törekszik egy olyan majdani nemzetközi megállapodás létrehozására, amely korlátozza a légi közlekedésből származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátását, másfelől pedig autonóm módon fellépve korlátozza az Unióban található repülőterekre irányuló és onnan kiinduló repülések éghajlatváltozást kiváltó hatásait. Annak érdekében, hogy ezek az erőfeszítések kölcsönösen erősítsék, ne pedig gyengítsék egymást, indokolt figyelembe venni a nemzetközi fórumokon bekövetkező fejleményeket és az ott képviselt álláspontokat, különösen pedig a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) közgyűlésének harmincnyolcadik ülészakán, 2013. október 4-én elfogadott, az ICAO-nak a környezetvédelemhez kapcsolódó folytatódó törekvéseire és gyakorlatára vonatkozó egységes állásfoglalást tartalmazó határozatot.

<sup>(1)</sup> 2014. január 22-i vélemény (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament 2014. április 3-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2014. április 14-i határozata.

## ▼B

- (3) Ebből fakadóan és az ICAO közgyűlésének 2013. évi 38. ülészsaka lendületének fenntartása, valamint az ICAO közgyűlésének soron következő, 2016. évi 39. ülészsakán az előrelépések elősegítése érdekében kívánatos ideiglenesen úgy tekinteni, hogy a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>(1)</sup> követelményei teljesülnek a 2016. december 31-ig tartó időszakban az Európai Gazdasági Térségen (EGT) kívüli országok repülőtereire irányuló és onnan kiinduló repülések vonatkozásában. E lépésével összefüggésben az Unió hangsúlyozza, hogy az EGT államok területén található repülőterekre irányuló és onnan kiinduló repülések vonatkozásában éppúgy van mód jogi követelményeket alkalmazni, mint az e repülőterek közötti repülésekből származó kibocsátások nagyobb hányadával kapcsolatban jogi követelményeket támasztani. A jogbiztonság biztosítása érdekében ezen eltérés alkalmazásában az EGT-államokban és az Unióhoz 2013-ban csatlakozott országokban található repülőterek közötti repülések az EGT-államok közötti repüléseknek tekintendők.
- (4) Emlékeztetni kell arra, hogy a 2003/87/EK irányelv értelmében a légi közlekedés kibocsátási egységeinek elárverezéséből származó bevételek felhasználásáról a tagállamok határoznak. A bevételeket, vagy e bevételek értékével megegyező összeget az Unióban és harmadik országokban bekövetkező éghajlatváltozás kezelésére, többek között az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésére, az Unióban és harmadik országokban – különösen a fejlődő országokban – az éghajlatváltozás hatásaihoz történő alkalmazkodásra, a hatások enyhítésére és az alkalmazkodásra vonatkozó, beleértve különösen a repüléstechnika és légi közlekedés területén folyó kutatás és fejlesztés finanszírozására, az alacsony kibocsátású közlekedésen keresztüli kibocsátáscsökkentésre, valamint az uniós rendszer igazgatási költségeinek fedezésére kell fordítani. Az árverésekből származó bevételeket, vagy e bevételek értékével megegyező összeget a globális energiahatékonysági és megújulóenergia-alaphoz történő hozzájárulások, továbbá az erdők pusztulásának elkerülése érdekében tett intézkedések finanszírozására is fel kell használni. A kibocsátási egységek 2003/87/EK irányelv szerinti elárverezéséből származó bevétel felhasználásának átláthatósága kulcsfontosságú szerepet tölt be az uniós kötelezettségvállalások megerősítésében. Az 525/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>(2)</sup> értelmében a tagállamok jelentést nyújtanak be a Bizottságnak az ilyen kibocsátási egységek elárverezéséből származó bevételek felhasználásáról.
- (5) Az e rendeletben foglalt eltérések figyelembe veszik a harmadik országokkal fenntartott két- és többoldalú kapcsolatok eredményeit; ezeket a kapcsolatokat a Bizottság az Unió nevében a jövőben is ápolni fogja a piaci alapon működő mechanizmusoknak a légi közlekedésből származó kibocsátások csökkentését célzó használatának előmozdítására.

<sup>(1)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2003. október 13-i 2003/87/EK irányelve az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 275., 2003.10.25., 32. o.).

<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2013. május 21-i 525/2013/EU rendelete az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának nyomon követésére és bejelentésére, valamint az éghajlatváltozással kapcsolatos egyéb információk nemzeti és uniós szintű bejelentésére szolgáló rendszerről, valamint a 280/2004/EK határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 165., 2013.6.18., 13. o.).

**▼B**

- (6) Emlékeztetni kell arra, hogy a 2003/87/EK irányelv lehetőséget ad a szóban forgó irányelv I. mellékletében felsorolt légiközlekedési tevékenységeket módosító intézkedések elfogadására, amennyiben egy harmadik ország a légiközlekedési tevékenységek éghajlatváltozásra gyakorolt hatásának csökkentését célzó intézkedéseket vezet be.
- (7) A harmadik országokkal kötendő uniós légiközlekedési megállapodásokra irányuló tárgyalásoknak biztosítaniuk kell az Unió arra vonatkozó rugalmasságát, hogy felléphessen a környezetvédelmi kérdésekkel kapcsolatban, ideértve az olyan intézkedéseket is, amelyek a légiközlekedés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásainak mérséklését célozzák.
- (8) A verseny torzulásának megelőzése érdekében fontos, hogy az azonos útvonalon végrehajtott repülésekre azonos szabályok vonatkozzanak.
- (9) A legkisebb légi jármű-üzemeltetők aránytalan adminisztrációs terheinek további elkerülése érdekében a 2003/87/EK irányelv I. mellékletét egy ideiglenes mentességgel kell kiegészíteni. Ezért az évente 1 000 tonnánál kevesebb szén-dioxidot kibocsátó nem kereskedelmi légi jármű-üzemeltetőket 2013. január 1-jétől 2020. december 31-ig mentesíteni kell a szóban forgó irányelv hatálya alól.
- (10) Célszerű lehetővé tenni, hogy azon légi jármű-üzemeltetők, amelyek kis kibocsátók, adminisztratív terheik további csökkentése érdekében kibocsátásuk ellenőrzésére alternatív megközelítést alkalmazhassanak. A tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy olyan, az egyszerűsítést célzó intézkedéseket hajtsanak végre, amelyek különösen a nem kereskedelmi, kis kibocsátó légi jármű-üzemeltetők igényeit szolgálják.
- (11) Különös figyelmet kell fordítani az Unió legkülső régiói esetében felmerülő hozzáférési és versenyképességi problémák enyhítésére vagy akár megszüntetésére. Eerre való tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 349. cikke szerinti valamely legkülső régióban található repülőtér és az EGT valamely más régiójában található repülőtér közötti járatokat is az e rendeletben megállapított eltérés hatálya alá kell vonni.
- (12) Annak érdekében, hogy biztosított legyen a jogbiztonság a légi jármű-üzemeltetők és a nemzeti hatóságok számára, lehetővé kell tenni a 2013. évi kibocsátásokkal összefüggő visszaadási és beszámolási kötelezettségek 2015-re halasztását.
- (13) Ezen eltérés alkalmazása céljából emlékeztetni kell arra, hogy az egységek légi jármű-üzemeltetőknek történő kiosztására és kiadására továbbra is a 2003/87/EK irányelvben megállapított módszerek szolgálnak, tehát a kiosztás és visszaadás az irányelvben említett, érintett időszakokra vonatkozó, ellenőrzött tonna-kilométer-adatokon alapul.

**▼B**

- (14) Az ICAO közgyűlésének 2016. évi ülészsaka után és tekintettel annak eredményére a Bizottságnak teljes jelentést kell benyújtania az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. E jelentésben a Bizottságnak többek között meg kell fontolnia a légi közlekedési tevékenységekből származó kibocsátások szabályozásának valamennyi lehetőségét, és adott esetben késlekedés nélkül intézkedéseket kell javasolnia a nemzetközi fejlemények figyelembevétele és az eltérés alkalmazásával kapcsolatban felmerülő bármely kérdés kezelése érdekében. A Bizottságnak emellett különös figyelmet kell fordítania az Európai Unió kibocsátáskereskedelmi rendszerének (EU ETS) környezetvédelmi hatékonyságára, és ezzel összefüggésben a légiközlekedési ágazat különös hozzájárulására, ideértve a légiközlekedési tevékenységekre és helyhez kötött létesítményekre vonatkozó szabályok jobb összehangolásának módjait is.
- (15) Mivel e rendelet célját – nevezetesen ideiglenes eltérés bevezetését a 2013. január 1-jétől 2016. december 31-ig végrehajtott, az EGT-n kívüli országokba irányuló és onnan kiinduló repülések kibocsátásának nyomon követése, jelentése és visszaadása vonatkozásában, valamint az adminisztratív terhek csökkentését és a rendszer adminisztrációjának egyszerűsítését – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban az intézkedés 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 rendelet nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (16) A 2003/87/EK irányelvben említett, 2014. április 30-i visszaadási határidőre való tekintettel alapvetően fontos a jogbiztonság biztosítása a légi jármű-üzemeltetők és a nemzeti hatóságok számára. Ennek megfelelően e rendeletnek az elfogadása napjától kell alkalmazandónak lennie.
- (17) A 2003/87/EK irányelvet mindezeknek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

*1. cikk*

A 2003/87/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. Az irányelv a 28. cikk után a következő cikkel egészül ki:

*„28a. cikk*

**Az egységes globális piacialapú intézkedés alkalmazásáról rendelkező nemzetközi megállapodás 2020-ig történő végrehajtását megelőzően alkalmazandó eltérések**

(1) A 12. cikk (2a) bekezdésétől, a 14. cikk (3) bekezdésétől és a 16. cikktől eltérve a tagállamok úgy tekintik, hogy az említett rendelkezésekben megállapított követelmények teljesülnek, és nem hoznak intézkedést a légi jármű-üzemeltetők ellen az alábbiak vonatkozásában:

a) a 2013. január 1-jétől 2016. december 31-ig az egyes naptári években végrehajtott, az EGT-n kívüli országokban található repülőterekre irányuló vagy onnan kiinduló repülések valamennyi kibocsátása vonatkozásában;

**▼B**

- b) az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 349. cikke szerinti valamely legkülső régióban található repülőtér és az EGT valamely más régiójában található repülőtér közötti, 2013. január 1-jétől 2016. december 31-ig az egyes naptári években végrehajtott repülésekből származó valamennyi kibocsátás;
- c) akkor, ha az EGT-államokban található repülőterek közötti repülések vonatkozásában a 2013. évi hitelesített kibocsátásokhoz tartozó kibocsátási egységek visszaadása 2014. április 30. helyett 2015. április 30-ig megtörtént, és ugyanezen repülések vonatkozásában a 2013. évi hitelesített kibocsátások bejelentésére 2014. március 31. helyett 2015. március 31-ig sor került.

A 11a., 12. és 14. cikk alkalmazásában az első albekezdésben említett repülésektől eltérő repülésekből származó hitelesített kibocsátásokat a légi jármű-üzemeltető hitelesített kibocsátásának kell tekinteni.

(2) A 3e. cikk (5) bekezdésétől és a 3f. cikktől eltérve az e cikk (1) bekezdés a) és b) pontjában foglalt eltérések hatálya alá tartozó légi jármű-üzemeltetőknek ingyenesen kiadott kibocsátási egységek mennyiségét az említett pontokban előírt visszaadási kötelezettség csökkenésével arányosan csökkenteni kell.

A 3f. cikk (8) bekezdésétől eltérve, az e bekezdés első albekezdése alkalmazásának eredményeként nem kiosztott kibocsátási egységeket törölni kell.

A 2013. január 1-jétől 2016. december 31-ig tartó időszakban folytatott tevékenység vonatkozásában a tagállamok az egyes üzemeltetőknek ingyenesen kiosztott légi közlekedési kibocsátási egységek számát **►C1** 2014. szeptember 1-ig **◄** közléteszik.

(3) A 3d. cikktől eltérve a tagállamok csökkentett mennyiségben bocsátanak árverésre légi közlekedési kibocsátási egységeket oly módon, hogy a csökkentés mértéke arányos legyen a kiadott kibocsátási egységek teljes mennyiségét érintő csökkentéssel.

(4) A 3d. cikk (3) bekezdésétől eltérve az egyes tagállamok által a 2013. január 1-jétől 2016. december 31-ig tartó időszak vonatkozásában árverésre bocsátandó kibocsátási egységek mennyiségét csökkenteni kell oly módon, hogy ez a mennyiség megfeleljen az adott tagállam légi közlekedésnek tulajdonított, azon repülésekből származó kibocsátásainak, amelyekre nem terjednek ki az e cikk (1) bekezdésének a) és b) pontja szerinti eltérések.

(5) A 3 g. cikktől eltérve, a légi jármű-üzemeltetők nem kötelesek az olyan repülésekkel kapcsolatos kibocsátások nyomon követésére és jelentésére irányuló intézkedéseket tartalmazó figyelemmel kíséresi terveket benyújtani, amelyekre kiterjednek az e cikk (1) bekezdésének a) és b) pontja szerinti eltérések.

(6) A 3 g., a 12., a 15. és a 18a. cikktől eltérve, ha egy légi jármű-üzemeltető összes éves kibocsátása kevesebb, mint 25 000 tonna CO<sub>2</sub>, akkor ezt a kibocsátást hitelesítettnek kell tekinteni, amennyiben meghatározása egy, a kis kibocsátók számára rendelkezésre álló, a 606/2010/EU bizottsági rendelet (\*) által jóváhagyott, az Eurocontrol által az Eurocontrol ETS-támogató rendszeréből származó adatokkal feltöltött eszközzel történt. A tagállamok a nem kereskedelmi légi jármű-üzemeltetők esetében egyszerűsített eljárásokat alkalmazhatnak, amennyiben ezen eljárások legalább a kis kibocsátók eszközével megegyező mértékű pontosságot biztosítanak

▼ B

(7) E cikk alkalmazásában az EGT-államokban és az Unióhoz 2013-ban csatlakozott országokban található repülőterek közötti repülések az EGT-államokban található repülőterek közötti repüléseknek tekintendők.

(8) A Bizottság rendszeresen, de legalább évente egyszer tájékoztatja az Európai Parlamentet és a Tanácsot a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezeten (ICAO) belüli tárgyalások előrehaladásáról, valamint a piacialapú mechanizmusok harmadik országok közötti nemzetközi elfogadásának előmozdítására irányuló erőfeszítéseiről. Az ICAO közgyűlésének 2016. évi ülészeke után a Bizottság beszámol az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak azokról a lépésekről, amelyek egy globális piacialapú intézkedésről szóló nemzetközi megállapodás 2020-tól történő végrehajtására irányulnak, amely megkülönböztetésmentesen csökkenti majd a légi közlekedésből származó üvegházhatású gázok kibocsátását, ideértve a bevételek felhasználásáról szóló azon információkat, amelyeket a tagállamok 525/2013/EU rendelet 17. cikkének megfelelően szolgáltatnak.

A Bizottság jelentésében megfontolás tárgyává teszi és adott esetben az említett fejleményekre reagálva javaslatot tesz arra, hogy 2017. január 1-jétől milyen körben indokolt szabályozni az EGT-n kívüli országokban található repülőterekről kiinduló vagy oda irányuló tevékenységekből származó kibocsátásokat. Emellett a Bizottság jelentésében megvizsgálja az e cikk (1)–(4) bekezdésének alkalmazásával összefüggésben felmerülő minden más kérdés megoldását szolgáló lehetőségeket is, fenntartva az azonos útvonalon működő légi-jármű-üzemeltetők közötti egyenlő bánásmódot.

(\*) A Bizottság 2010. július 9-i 606/2010/EU rendelete az alacsony kibocsátással jellemezhető egyes légi-jármű-üzemeltetők tüzelőanyag-fogyasztásának megállapítására az Eurocontrol (Európai Szervezet a Légi Közlekedés Biztonságáért) által kifejlesztett egyszerűsített eszköz jóváhagyásáról (HL L 175., 2010.7.10., 25. o.).”

2. Az I. mellékletben található táblázatban a „Tevékenységek” oszlopban a „Légi közlekedés” címszó alatt a szöveg a j) pont után a következő ponttal egészül ki:

„k) 2013. január 1-jétől 2020. december 31-ig azok a repülések, amelyek e pont kivételével a szóban forgó tevékenység körébe tartoznának, és amelyeket olyan, nem kereskedelmi légi-jármű-üzemeltető teljesít, amely kevesebb, mint évi 1 000 tonna összkibocsátással járó repüléseket hajt végre.”.

## 2. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetése napján lép hatályba.

Ezt a rendeletet 2014. április 30-tól kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.