

**A TANÁCS (EU) 2020/768 HATÁROZATA****(2020. június 9.)****az (EU) 2016/915 tanácsi határozatnak a Covid19-világjárvány következményeinek a CORSIA-val összefüggésben való figyelembevétele céljából a szén-dioxid-kibocsátások növekedésének mérésére alkalmazandó referencia-időszak tekintetében történő módosításáról**

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) A nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezményrel (a továbbiakban: az egyezmény) létrehozott Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) 39. közgyűlése 2016-ban az A39-3 határozatában (a továbbiakban: A39-3 határozat) úgy határozott, hogy globális piaci alapú intézkedést dolgoz ki a nemzetközi légi közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátásoknak a 2020-as szintükre történő korlátozása érdekében. Az említett mechanizmus és annak különféle részletes elemei kidolgozásával és elfogadásával kapcsolatos uniós álláspontot az (EU) 2016/915 tanácsi határozat <sup>(1)</sup> állapította meg.
- (2) Az ICAO Tanács 2018. június 27-én, a 214. ülészakának 0. ülésén elfogadta az egyezmény 16. melléklete IV. kötetének első kiadását: Nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok, Környezetvédelem – A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompensációs és -csökkentési rendszere (a továbbiakban: CORSIA). Az A39-3 határozattal összhangban – amelynek helyébe az ICAO-közgyűlés által a 40. ülészakán elfogadott A40-19 határozat (a továbbiakban: A40-19 határozat) lépett – az említett első kiadás többek között megállapítja azon kibocsátási értékeket, amelyeket a növekedési tényezők (mind az ágazat növekedési tényezőjének, mind a légi jármű-üzemeltetők növekedési tényezőinek) kiszámításához kell alkalmazni. Ezen értékeket a CORSIA hatálya alá tartozó, a nemzetközi légi közlekedésből származó 2019. és 2020. évi szén-dioxid-kibocsátások átlagaként határozzák meg (ágazati szinten és az egyes légi jármű-üzemeltetők szintjén).
- (3) A jelenleg zajló Covid19-világjárvány a nemzetközi légi közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátások lényeges csökkenéséhez fog vezetni 2020-ban. Ez a növekedési tényezők kiszámításához lényegesen alacsonyabb CORSIA kibocsátási értékek alkalmazásához is fog vezetni. Amennyiben ezen értékek nem kerülnek módosításra, az ilyen lényegesen alacsonyabb CORSIA kibocsátási értékek alkalmazása jelentősen magasabb szintű kibocsátáskompensációs követelményeket eredményezhet a nemzetközi légi forgalom talpra állásának mértékétől és a nemzetközi légi forgalomból származó szén-dioxid-kibocsátások alakulásától függően.
- (4) Valószínű és tényleg fontos, hogy az ICAO Tanács a 2020. június 8–26. között tartandó 220. ülészakán döntést fog hozni a CORSIA keretében a növekedési tényezők kiszámításához alkalmazott kibocsátási értékek módosítása tekintetében, pontosabban a figyelembe veendő referencia-időszakkal (a továbbiakban: alapidőszak) kapcsolatban.
- (5) A CORSIA nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok bármely módosítása egy megállapodással létrehozott szerv által hozott és joghatással bíró határozatnak minősülne az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése értelmében.
- (6) Míg az Unió és tagállamai következetesen kiálltak a nemzetközi légi közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátások egy olyan globális csökkentési célértéke mellett, amely nem haladja meg a 2020-as szinteket, a jelenlegi körülmények között úgy tűnik, hogy a 2019-re mint alapidőszakra történő hivatkozás a lehető legközelebbi megoldás valós adatok alapján annak érdekében, hogy tükröződjön az ICAO-nak az A39-3 határozatban meghatározottak szerinti, 2020-tól megvalósítandó karbonsemleges növekedés hosszú távú célja. Ezen háttérre tekintettel és a CORSIA kulcsfontosságú tervezési elemeinek megőrzésére irányuló kellő támogatás fenntartása céljából, valamint a jelenleg rendelkezésre álló információk alapján a 2019-es naptári évet kell elfogadni alapidőszakként.

<sup>(1)</sup> 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.).

- (7) A jelenlegi vita keretében felvetett alternatívát, amely szerint a különböző országok számára különböző alapidőszakokat kellene megállapítani a fejlettségi szintjüktől, a CORSIA-hoz történő csatlakozásuk évétől vagy egyéb kritériumoktól függően, nem kellene támogatni. Ez sértené a megkülönböztetésmentesség elvét, amelyre az A40-19 határozat is emlékeztet, és veszélyeztethetné a CORSIA jelenlegi formájában történő fennmaradását is.
- (8) Az (EU) 2016/915 határozatot ezért módosítani kell annak lehetővé tétele érdekében, hogy az Unió és tagállamai a 2019-es naptári évet fogadják el alapidőszakként.
- (9) A rendszeres felülvizsgálat elvét továbbra is alkalmazni kell. Ezzel összefüggésben emlékeztetni kell arra, hogy az A40-19 határozat a CORSIA háromévente történő felülvizsgálatát írja elő. Az első felülvizsgálatnak 2022-ben kell sorra kerülnie. Az ilyen felülvizsgálatnak a növekedési tényezők kiszámításához alkalmazott kibocsátási értékek tekintetében fennálló relevanciája annál inkább növekszik, minél tovább tart az ágazatnak elérnie a forgalom és a vele járó kibocsátások válság előtti szintjét. A légi közlekedési ágazat lassú talpra állása esetén, a 2019-es kibocsátási alapidőszak a CORSIA kísérleti szakaszában (2021–2023) valószínűleg egyáltalán nem, vagy csak minimális mértékben vezet kibocsátáskompenzációs követelményekhez. Az ilyen felülvizsgálatnak az ICAO-közgyűlés által megvitatandó relevanciáját aláhúzza a szén-dioxid-kibocsátások csökkentésének hosszú távú, nem kötelező erejű céljával való összhang biztosításának szükségessége, amely megfelel a Párizsi Megállapodás hőmérsékletre vonatkozó céljainak is. Az említett felülvizsgálat adott esetben magában foglalhatná az alapidőszak meghatározását.
- (10) A 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>(7)</sup> 28b. cikkének (2) és (3) bekezdése szerint a vonatkozó eszközök ICAO általi elfogadásától számított tizenkét hónapon belül és a globális piaci alapú intézkedés életbe lépése előtt a Bizottságnak jelentést kell benyújtania az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyben meg kell vizsgálnia, hogy az említett irányelv felülvizsgálata révén hogyan lehet ezen eszközöket az uniós jogba átültetni, valamint adott esetben a CORSIA végrehajtására irányuló javaslatot kell benyújtania, összhangban annak biztosításával, hogy a légi közlekedés hozzájáruljon az Uniónak a gazdaság egészére vonatkozó, az üvegházhatás-hatásúgáz-kibocsátások csökkentésére irányuló, 2030-ig szóló vállalásához,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

*1. cikk*

Az (EU) 2016/915 tanácsi határozat mellékletében a második francia bekezdés után a szöveg a következő francia bekezdéssel egészül ki:

„– a Covid19-világjárvány által a 2020-as kibocsátásokra gyakorolt hatás figyelembevételével céljából annak elfogadása, hogy a CORSIA-ban megállapított, a növekedési tényezők kiszámításához alkalmazandó kibocsátási értékek úgy kerüljenek módosításra, hogy a 2019-es kibocsátási szintekre vonatkozzanak.”.

*2. cikk*

Ez a határozat az elfogadásának napján lép hatályba.

Kelt Brüsszelben, 2020. június 9-én.

*a Tanács részéről*  
*az elnök*  
A. METELKO-ZGOMBIĆ

<sup>(7)</sup> 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.).