



Brüsszel, 2025.3.25.  
COM(2025) 127 final

2025/0065 (NLE)

Javaslat

## **A TANÁCS HATÁROZATA**

**az Európai Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetben a Nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok, Környezetvédelem – A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszere (CORSIA) második kiadása tekintetében képviselendő álláspont meghatározásáról**

## INDOKOLÁS

### 1. A JAVASLAT TÁRGYA

E javaslat tárgya az Európai Unió (a továbbiakban: Unió vagy EU) által a Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötetétől a környezetvédelemmel kapcsolatos szabványok és ajánlott gyakorlatok vonatkozásában való eltérésekről történő értesítés tekintetében képviselendő álláspont meghatározásáról szóló határozat.

### 2. A JAVASLAT HÁTTERE

#### 2.1. A Chicagói Egyezmény, az ICAO és a Párizsi Megállapodás

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

Az ICAO az ENSZ szakosított intézménye, amely a nemzetközi polgári légi közlekedésre vonatkozó globális szabványokat, gyakorlatokat és politikákat dolgoz ki a biztonság, a védelem, a légi navigáció, a környezetvédelem, az egyszerűsítés és a gazdasági kérdések területén.

Az Európai Unió tagállamai (a továbbiakban: uniós tagállamok) a Chicagói Egyezmény szerződő államai és az ICAO tagjai, az Unió pedig megfigyelői státusszal rendelkezik az ICAO-ban.

Az egyezmény 54. cikke értelmében az ICAO Tanács nemzetközi szabványokat és ajánlott gyakorlatokat fogadhat el.

2015 decemberében az Egyesült Nemzetek Éghajlatváltozási Keretegyezménye Feleinek Konferenciáján elfogadásra került a Párizsi Megállapodás. Célja, hogy az iparosodás előtti szinthez képest mért globális felmelegedés 2 °C alatt maradjon, és további erőfeszítések történjenek a hőmérséklet-emelkedés 1,5 °C-ra való korlátozása érdekében.

Valamennyi uniós tagállam és az Unió is részes fele a Párizsi Megállapodásnak.

#### 2.2. CORSIA – a Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötete

A Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötete 1. módosításának elfogadását követően az ICAO Tanács 2023. márciusi 228. ülésén elfogadta a „Nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok, Környezetvédelem – A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompensációs és -csökkentési rendszere (CORSIA)” második kiadását<sup>1</sup>.

A második kiadás 2024. január 1-jétől alkalmazandó.

A Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötetében tárgyalt kérdéskör uniós hatáskörbe tartozik, ezért azt az EU tagállamai az uniós jogon keresztül hajtják végre.

A Chicagói Egyezmény 38. cikkével összhangban az ICAO szerződő államainak értesíteniük kell az ICAO-t a saját szabályaik vagy gyakorlataik és a megfelelő nemzetközi szabványban megállapított szabályok vagy gyakorlatok közötti eltérésekről.

---

<sup>1</sup> 16. függelék – Környezetvédelem – IV. kötet – A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompensációs és -csökkentési rendszere (CORSIA). 2. kiadás, 2023. július.

Az ICAO iránymutatása<sup>2</sup> szerint az eltéréseknek – amelyek az eltérések bejelentésére szolgáló elektronikus rendszeren (EFOD) keresztül jelenthetők – három különböző kategóriájuk van: Az ICAO szabványainál vagy ajánlott gyakorlatainál (SARP) szigorúbb vagy azokat meghaladó szabályok (A. kategória). Ebbe a kategóriába azok az esetek tartoznak, amikor a nemzeti szabályozás szigorúbb követelményeket támaszt, mint a megfelelő SARP, vagy a függelék hatálya alá tartozó olyan kötelezettséget ír elő, amelyre egyik SARP sem vonatkozik. Ez különösen abban az esetben fontos, ha az ICAO valamely szerződő állama olyan, szigorúbb szabványt ír elő, amely hatással van az ICAO más szerződő államai légi járműveinek a területén és légterében történő üzemeltetésére. Eltérő jelleg vagy a megfelelés más módja (B. kategória). Ebbe a kategóriába azon esetek tartoznak, amikor a nemzeti szabályozás jellege eltér a megfelelő ICAO SARP-tól, vagy amikor a nemzeti szabályozás az elvét, típusát vagy rendszerét tekintve eltér a megfelelő SARP-tól anélkül, hogy szükségszerűen további kötelezettséget írna elő. Végül alacsonyabb fokú védelmet biztosító vagy részben végrehajtott/nem végrehajtott szabályok (C. kategória). Ez a kategória azokat az eseteket foglalja magában, amikor a nemzeti szabályozás alacsonyabb fokú védelmet biztosít, mint a megfelelő SARP, vagy amikor csak részben vagy egyáltalán nem hirdettek ki a vonatkozó SARP-pal foglalkozó nemzeti szabályozást.

### **3. AZ EU ÉS TAGÁLLAMAI ÁLTAL KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT**

#### **3.1. Az EU ETS-kötelezettségeknek való megfelelés**

Az EU regionális kibocsátáskereskedelmi rendszert (a továbbiakban: EU ETS) valósít meg. Az EU ETS fix összkvótás kereskedési rendszer, amely 2012 óta kiterjed a légi közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátásra. A rendszer korlátozza az általános kibocsátási határértéket, és – a költséghatékony kibocsátáscsökkentést előmozdítandó – lehetővé teszi a kibocsátók számára, hogy kötelezettségeik teljesítése érdekében kibocsátási egységeket vásároljanak és értékesítsenek.

2023-ban elfogadták a 2003/87/EK irányelvet<sup>3</sup> módosító (EU) 2023/958 irányelvet<sup>4</sup>. A módosító irányelv megerősítette az EU ETS-t valamennyi, az EGT-n belül, Svájcba és az Egyesült Királyságba közlekedő nagy légitársaság kibocsátásai tekintetében. Ezenkívül a CORSIA-nak mint globális piaci alapú intézkedésnek az Európai Gazdasági Térségen belül székhellyel rendelkező légitársaságok kibocsátásai tekintetében történő végrehajtására vonatkozó rendelkezéseket is tartalmazott.

A 2003/87/EK irányelv 25a. cikkének (3) bekezdése értelmében a Bizottság évente elfogadja az EGT-országoktól, Svájctól és az Egyesült Királyságtól eltérő azon államok felsorolását, amelyeket úgy tekintenek, hogy alkalmazzák a CORSIA-t. Ezt a felsorolást 2023-ra

---

<sup>2</sup> Az eltérésekről történő értesítésről és azok közzétételéről szóló kézikönyv (10055. sz. dokumentum).

<sup>3</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.).

<sup>4</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/958 irányelve (2023. május 10.) a 2003/87/EK irányelvnek a légi közlekedésnek az uniós gazdaság egészére vonatkozó kibocsátáscsökkentési célhoz való hozzájárulása és egy piaci alapú globális intézkedés megfelelő végrehajtása tekintetében történő módosításáról (HL L 130., 2023.5.16., 115. o.).

vonatkozóan az (EU) 2024/622 bizottsági végrehajtási rendelet<sup>5</sup>, 2024-re vonatkozóan pedig az (EU) 2024/2850 bizottsági végrehajtási rendelet<sup>6</sup> tartalmazta.

A Bizottság elfogadta továbbá a 2003/87/EK irányelvnek a kibocsátáskompenzációs követelmények CORSIA céljából való kiszámítása tekintetében történő alkalmazására vonatkozó szabályok megállapításáról szóló (EU) 2024/1879 végrehajtási rendeletet<sup>7</sup>, és aktualizálta a kibocsátások nyomon követéséről és jelentéséről szóló (EU) 2018/2066 végrehajtási rendeletet<sup>8</sup>.

Ezen túlmenően az említett irányelv 28c. cikke értelmében a Bizottságnak felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat kell elfogadnia a kibocsátásoknak a CORSIA végrehajtása céljából történő megfelelő nyomon követésére, jelentésére és hitelesítésére vonatkozóan. Az első ilyen jogi aktus az (EU) 2019/1603 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet<sup>9</sup> volt.

E különböző jogi aktusok elfogadását követően még mindig maradtak eltérések a 2003/87/EK irányelvben, annak vonatkozó végrehajtási rendeleteiben és a Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötetében foglalt vonatkozó rendelkezések között, amelyek hatással vannak arra, hogy az EU és tagállamai miként hajtják végre a CORSIA-t.

Ez a határozat aktualizálja az (EU) 2018/2027 tanácsi határozatot<sup>10</sup>, amely előírta az eredeti eltérésekről történő értesítést. Az eltérésekről szóló eredeti értesítésben megállapítást nyert, hogy mind a nyomonkövetési, jelentési és hitelesítési követelmények, mind a kibocsátáskompenzációs követelmények tekintetében eltérések állnak fenn.

A tervezett jogi aktus tárgya olyan területet érint, amely tekintetében az EUMSZ 3. cikke (2) bekezdésének utolsó tagmondata értelmében az Unió kizárólagos külső hatáskörrel rendelkezik, mivel a tervezett jogi aktus a kibocsátáskereskedelem olyan területét érinti, amely nagyrészt az uniós szabályok, nevezetesen az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerről szóló irányelv, a nyomon követésről és jelentésről szóló rendelet, valamint az akkreditációról és hitelesítésről szóló rendelet hatálya alá tartozik.

---

<sup>5</sup> A Bizottság (EU) 2024/622 végrehajtási rendelete (2024. február 22.) a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv alkalmazásában a 2023. évi kibocsátások tekintetében a CORSIA-t alkalmazónak tekintett államok jegyzékéről (HL L, 2024/622, 2024.2.23.).

<sup>6</sup> A Bizottság (EU) 2024/2850 végrehajtási rendelete (2024. november 11.) a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv alkalmazásában a 2024. évi kibocsátások tekintetében a CORSIA-t alkalmazónak tekintett államok jegyzékéről (HL L, 2024/2850, 2024.11.12.).

<sup>7</sup> A Bizottság (EU) 2024/1879 végrehajtási rendelete (2024. július 9.) a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a kibocsátáskompenzációs követelmények CORSIA céljából való kiszámítása tekintetében történő alkalmazására vonatkozó szabályok megállapításáról (HL L, 2024/1879, 2024.7.10.).

<sup>8</sup> 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.).

<sup>9</sup> 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.).

<sup>10</sup> 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.).

## 3.2. A CORSIA követelményeinek való megfelelés

### 3.2.1. Adminisztráció

Az (EU) 2018/2066 végrehajtási rendelet 51. cikkének (1) bekezdése szerint minden légitársaság-üzembentartónak nyomon kell követnie és jelentenie kell az általa a jelentési időszakban végzett és a légitársaság-üzembentartó felelőssége alá tartozó összes járat kibocsátásait. A Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötetének 1.2.6. pontja a 2003/87/EK irányelvben nem szereplő kivételt ír elő: egy ugyanabban az államban jogszerűen bejegyzett, 100 %-ban tulajdonolt légitársaság-üzembentartó leányvállalat a tulajdonosával együtt egyetlen konszolidált légitársaság-üzembentartónak tekinthető. Az EU ETS szabályai alapján minden légitársaság-üzembentartónak saját nyomonkövetési tervvel kell rendelkeznie, és kibocsátásait a szokásos eljárás szerint, azaz a többi légitársaság-üzembentartótól elkülönítve kell jelentenie, még akkor is, ha azok 100 %-ban a tulajdonában vannak.

Ezt a korlátozást – amely túlmutat a Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötetében szereplő szabványon – az A. kategóriába („Az ICAO szabványainál vagy ajánlott gyakorlatainál [SARP] szigorúbb vagy azokat meghaladó szabályok”) tartozóként kell bejelenteni az ICAO felé. Ez a Chicagói Egyezmény 38. cikke szerinti értesítést von maga után a Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötetének 1. fejezetének 1.2.6. pontja tekintetében.

Emellett az (EU) 2018/2066 végrehajtási rendelet 68. cikkével összhangban a légitársaság-üzembentartóknak március 31-ig kell benyújtaniuk éves kibocsátási jelentésüket az illetékes hatósághoz. A 16. függelék IV. kötetének 1.2.7. pontja szerint azonban az ICAO szerződő államainak és légitársaság-üzembentartóinak az 1. függelékben meghatározott ütemtervhez kell igazodniuk. A 2024–2026-os, a 2027–2029-es, a 2030–2032-es és a 2033–2035-ös időszakban a hitelesített kibocsátási jelentés benyújtásának határideje minden év április 30. Ennek megfelelően a légitársaság-üzembentartóknak az uniós jog alapján egy hónappal korábban be kell nyújtaniuk az éves kibocsátási jelentést.

Ezt a korlátozást – amely túlmutat a Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötetében szereplő szabványon – az A. kategóriába („Az ICAO szabványainál vagy ajánlott gyakorlatainál [SARP] szigorúbb vagy azokat meghaladó szabályok”) tartozóként kell bejelenteni az ICAO felé. Ez a Chicagói Egyezmény 38. cikke szerinti értesítést von maga után a Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötetének 1. fejezetének 1.5. pontja tekintetében.

### 3.2.2. A légitársaság-üzembentartók éves kibocsátásának nyomon követése, jelentése és hitelesítése

A 2003/87/EK irányelv I. melléklete felvázolja az EU ETS hatálya alá tartozó légiközlekedési tevékenységeket. A Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötetének 2.1.1. pontjában meghatározott járatokon kívül a következő, valamely EGT-államból induló vagy oda érkező járatok is mentesülnek a nyomonkövetési követelmények alól: a látvarepülési szabályok szerint végzett repülések, a tudományos kutatási és légitársaság-tesztelési célú repülések, valamint a közszolgáltatási kötelezettségek keretében végrehajtott repülések. A Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötetének csupán az állami, katonai, humanitárius, orvosi és tűzoltási célú repüléseket, valamint a humanitárius, orvosi vagy tűzoltási célú repüléseket megelőző vagy követő repüléseket mentesíti, feltéve, hogy ezeket a repüléseket ugyanazzal a légitársasággal hajtották végre, és azok szükségesek voltak a vonatkozó humanitárius, orvosi vagy tűzoltási tevékenységek elvégzéséhez vagy az említett tevékenységeket követően a légitársaság-üzembentartó tevékenység céljából történő áthelyezéséhez. Ez a mentesség további eltérést jelent, amelyet a C. kategóriába („Részben végrehajtva”) tartozóként kell bejelenteni az ICAO felé. Ez a Chicagói Egyezmény 38. cikke szerinti értesítést von maga után a Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötetének 2. fejezetének 2.1.1. pontja tekintetében.

A 2003/87/EK irányelv IV. melléklete értelmében minden egyes járat tényleges üzemanyag-fogyasztását kell jelenteni, amely magában foglalja a kisegítő hajtómű által fogyasztott üzemanyagot is. Ezért az (EU) 2018/2066 végrehajtási rendelet szerint az EU ETS kis kibocsátókra vonatkozó küszöbértékét túllépő légi jármű-üzembentartóknak a nemzetközi járatokból származó éves szén-dioxid-kibocsátásuk jelentéséhez az A. vagy a B. módszert kell alkalmazniuk az üzemanyag-fogyasztás nyomonkövetési módszereként. Ugyanazt a módszert kell alkalmazniuk függetlenül attól, hogy a járatokra kibocsátáskompenzációs követelmények vonatkoznak-e vagy sem.

A Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötetének 2. függeléke alapján azonban a légi jármű-üzembentartók az ICAO SARP-okban szereplő öt módszer közül választhatnak az üzemanyag-fogyasztás nyomon követéséhez, beleértve az A. és a B. módszert is. Ezenkívül a Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötetének 2. fejezete szerint a légi jármű-üzembentartók dönthetnek úgy, hogy az üzemanyag-fogyasztás nyomonkövetési módszereit kizárólag a kibocsátáskompenzációs követelmények hatálya alá tartozó járatok jelentéséhez használják, a kibocsátáskompenzációs követelmények hatálya alá nem tartozó járatokat pedig kibocsátásbecslési eszköz alapján jelenthetik.

Ezeket az uniós jog szerinti korlátozásokat – amelyek túlmutatnak a Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötetében szereplő szabványon – az A. kategóriába („Az ICAO szabványainál vagy ajánlott gyakorlatainál [SARP] szigorúbb vagy azokat meghaladó szabályok”) tartozóként kell bejelenteni az ICAO felé. Ezek a Chicagói Egyezmény 38. cikke szerinti értesítést vonnak maguk után a Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötetének 2. fejezetének 2.2.1.3.1., 2.2.1.3.2., 2.2.1.3.3., 2.2.1.3.4., 2.2.1.3.5. és 2.2.1.3.6. pontja tekintetében, amelyek eltérést tesznek lehetővé azzal kapcsolatban, hogy mely esetekben kell az üzemanyag-fogyasztás valamely nyomonkövetési módszerét alkalmazni, és mely esetben kell aktualizált kibocsátás-nyomonkövetési terveket benyújtani.

Az (EU) 2018/2066 végrehajtási rendelet 55. cikkének (1) bekezdésében a kis kibocsátókra vonatkozóan előírt küszöbérték eltér a CORSIA SARP-okban szereplő küszöbértéktől. Azok a légi jármű-üzembentartók, amelyek három egymást követő négy hónapos időszak mindegyikében kevesebb mint 243 járatot üzemeltetnek, valamint azok a légi jármű-üzembentartók, amelyek összes éves CO<sub>2</sub>-kibocsátása 25 000 tonnánál kevesebb, kis kibocsátónak minősülnek.

Ez a fogalom meghatározás – amely túlmutat a Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötetének 2.2.1.3.1. pontjában szereplő szabványon – további eltérést jelent, amelyet az A. kategóriába („Az ICAO szabványainál vagy ajánlott gyakorlatainál [SARP] szigorúbb vagy azokat meghaladó szabályok”) tartozóként kell bejelenteni az ICAO felé. Ez a Chicagói Egyezmény 38. cikke szerinti értesítést von maga után a Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötetének 2. fejezetének 2.2.1.3.1. pontja tekintetében, amely azon légi jármű-üzembentartókra alkalmazandó, amelyeknek a nemzetközi légi járatokból származó éves CO<sub>2</sub>-kibocsátása meghaladja az 50 000 tonnát.

Az (EU) 2018/2066 végrehajtási rendelet 52. cikke értelmében a légi jármű-üzembentartónak legkésőbb négy hónappal a 2003/87/EK irányelv I. mellékletének hatálya alá eső légiközlekedési tevékenységek megkezdése előtt be kell nyújtania nyomonkövetési tervét az illetékes hatósághoz. Az ilyen (a tevékenység megkezdése előtt négy hónappal előre nem látható) tevékenységet első alkalommal végző légi jármű-üzembentartóknak indokolatlan késedelem nélkül, de legkésőbb hat héttel a szóban forgó tevékenység elvégzését követően nyomonkövetési tervet kell benyújtaniuk az illetékes hatósághoz.

A SARP-okban meghatározott ütemterv eltér a 2003/87/EK irányelvben foglaltaktól. A Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötetének előírja, hogy az ICAO szerződő államainak

és a légi jármű-üzembentartóknak az 1. függelékben meghatározott ütemtervhez kell igazodniuk. A tervet csak egyszer kell benyújtani, kivéve, ha az felülvizsgálatra szorul. Az új belépőknek az alkalmazási körbe kerülésük időpontját követő három hónapon belül be kell nyújtaniuk a kibocsátás-nyomonkövetési terveket. Más légi jármű-üzembentartóknak (amelyek anélkül kerülnek első alkalommal az alkalmazási körbe, hogy új belépőnek minősüljenek) három hónapon belül be kell nyújtaniuk terveiket.

Ezeket a korlátozásokat – amelyek túlmutatnak a Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötetében szereplő szabványon – az A. kategóriába („Az ICAO szabványainál vagy ajánlott gyakorlatainál [SARP] szigorúbb vagy azokat meghaladó szabályok”) tartozóként kell bejelenteni az ICAO felé. Ezek a Chicagói Egyezmény 38. cikke szerinti értesítést vonnak maguk után a Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötetének 2. fejezetének 2.2.2.1., 2.2.2.2. és 2.2.2.3. pontja tekintetében.

Az (EU) 2018/2066 végrehajtási rendelet 68. cikkével és az (EU) 2018/2067 végrehajtási rendelet 27. cikkének (2) bekezdésével összhangban csak a légi jármű-üzembentartóknak kell benyújtaniuk mind a kibocsátási jelentést, mind a hitelesítői jelentést az igazgatásért felelős állam illetékes hatóságához. A Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötetének 2.4.1.5. pontja mind a légi jármű-üzembentartó, mind a hitelesítő szervezet számára előírja, hogy függetlenül nyújtsák be a kibocsátási jelentés és a kapcsolódó hitelesítői jelentés egy-egy példányát az államnak.

Ezt a Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötetében szereplő szabványtól való eltérést a B. kategóriába („Az ICAO szabványainak vagy ajánlott gyakorlatainak [SARP] való megfelelés más módja”) tartozóként kell bejelenteni az ICAO felé. Ez a Chicagói Egyezmény 38. cikke szerinti értesítést von maga után a Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötetének 2. fejezetének 2.4.1.5. pontja tekintetében.

Az (EU) 2018/2067 végrehajtási rendelet 3. cikke meghatározza az akkreditált „hitelesítőnek” való minősítés feltételeit: olyan jogi személy vagy más jogalany, amely az (EU) 2018/2067 végrehajtási rendeletnek megfelelően hitelesítési tevékenységeket végez, és amelyet valamely nemzeti akkreditáló testület a 765/2008/EK rendeletnek és az (EU) 2018/2067 végrehajtási rendeletnek megfelelően akkreditált, illetve – az (EU) 2018/2067 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének sérelme nélkül – a hitelesítői jelentés kiadásának idején más módon felhatalmazott természetes személy. Ebből az következik, hogy a kibocsátási jelentést az EGT területén letelepedett hitelesítőknak kell hitelesíteniük, ami nem szerepel a SARP-okban meghatározott kritériumok között.

Ezt a Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötetében szereplő szabványtól való eltérést az A. kategóriába („Az ICAO szabványainál vagy ajánlott gyakorlatainál [SARP] szigorúbb vagy azokat meghaladó szabályok”) tartozóként kell bejelenteni az ICAO felé. Ez a Chicagói Egyezmény 38. cikke szerinti értesítést von maga után a Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötetének 2. fejezetének 2.4.2.1. pontja tekintetében.

Végezetül a légi jármű-üzembentartónak az (EU) 2018/2066 végrehajtási rendelet 66. cikkének (2) bekezdésével összhangban az adathiányt vagy konzervatív helyettesítő adatértékekkel, vagy egy kibocsátásbecslési eszközből származó adatokkal kell pótolnia, feltéve, hogy az adathiányos járatok száma nem haladja meg az összes jelentett járat, azaz az összes nemzetközi járat 5 %-át. Ha túllépi ezt a küszöbértéket, a légi jármű-üzembentartónak korrekciós intézkedéseket kell hoznia a nyomonkövetési módszertan javítása érdekében.

Ezt az eltérést – amely túlmutat a Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötetében szereplő szabványon – az A. kategóriába („Az ICAO szabványainál vagy ajánlott gyakorlatainál [SARP] szigorúbb vagy azokat meghaladó szabályok”) tartozóként kell

bejelenteni az ICAO felé. Ez a Chicagói Egyezmény 38. cikke szerinti értesítést von maga után a Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötete 2. fejezetének 2.5.1.1. pontja tekintetében, amely 5 %-os küszöbértéket állapít meg a kibocsátáskompenzációs követelmények hatálya alá tartozó nemzetközi légi járatok esetében.

### 3.2.3. Kibocsátáskompenzációs követelmények

Az (EU) 2024/1879 végrehajtási rendelet rendelkezik a 2023. január 1. és 2026. december 31. közötti kibocsátásokra vonatkozó kibocsátáskompenzációs követelmények kiszámításáról.

A számítási képlet a következő:

$OR_y = OE_y * SGF_y$ , ahol:

$OR_y$  = a légitársaság-üzembentartóra  $y$  évben vonatkozó kibocsátáskompenzációs követelmények;

$OE_y$  = a légitársaság-üzembentartó nemzetközi légi járatok üzemeltetéséből származó,  $y$  évben beszámított CO<sub>2</sub>-kibocsátása;

$SGF_y$  = ágazati növekedési tényező.

Ez a képlet a SARP-ok szerinti számítási módszert követi, ugyanakkor a 2003/87/EK irányelv 25a. cikkének (3) bekezdése előírja a CORSIA-t alkalmazónak tekintett államok jegyzékének közzétételét. Ezt a jegyzéket évente frissítik a CORSIA-t önkéntes alapon alkalmazó új államok elismerése érdekében, azonban az még így is eltér az ICAO-jegyzéktől, ugyanis nem tartalmazza az EGT-országokat, Svájcot és az Egyesült Királyságot, mivel ezek az államok regionális kibocsátáskereskedelmi rendszereiket<sup>11</sup> alkalmazzák az EGT-n belüli, továbbá az EGT-országok és Svájc, valamint az Egyesült Királyság közötti légi járatokra.

Ez azt jelenti, hogy az EGT-államok – még ha a SARP-ok módszertana szerint jelentik is kibocsátásaikat az ICAO-nak – az ágazati növekedési tényező kiszámításának megkönnyítése érdekében nem számítanak ki kibocsátáskompenzációs követelményeket a regionális kibocsátáskereskedelmi rendszerek hatálya alá tartozó járatok tekintetében.

Az EGT-államok közötti, továbbá az EGT és Svájc, valamint az Egyesült Királyság közötti nemzetközi légi járatokra vonatkozó regionális kibocsátáskereskedelmi rendszerek alkalmazása következtében a légitársaság-üzembentartók kötelesek foglalkozni az e járatokból származó kibocsátásokkal. Környezetvédelmi szempontból az EU ETS szigorúbb eszköz a CORSIA-nál, mivel nem csupán a CORSIA-alapértéket meghaladó kibocsátásokra terjed ki, hanem a teljes kibocsátás ennél sokkal nagyobb hányadára.

2022-ben az EU ETS hatálya alá tartozó, EGT-n belüli járatok kibocsátása 49,1 Mt CO<sub>2</sub>-t tett ki. A kiadott kibocsátási egységek száma összesen mintegy 27 millió volt. Az ingyenesen kiosztott kibocsátási egységek száma 23,1 millió volt, és 2022-ben megközelítőleg 3,7 millió légi közlekedési kibocsátási egységet bocsátottak árverésre<sup>12</sup>. 2022-ben tehát a kibocsátások

<sup>11</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.); az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységeinek kereskedelmi rendszeréről (módosítás) szóló 2020. évi rendelet (SI 2020 No.1557); az Európai Unió és a Svájci Államszövetség közötti, az uniós és a svájci kibocsátáskereskedelmi rendszer összekapcsolásáról szóló megállapodás (HL L 322., 2017.12.7., 3. o.).

<sup>12</sup> A Bizottság jelentése az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az európai szén-dioxid-piac 2022. évi működéséről a 2003/87/EK irányelv 10. cikkének (5) bekezdése és 21. cikkének (2) bekezdése értelmében.

több mint 50 %-át kezelték, és az EU ETS még ennél is szigorúbb lesz, miután az ingyenes kibocsátási egységek a 2024–2026-os időszakban fokozatosan kivezetésre kerülnek a légi közlekedési ágazatban, 2024-ben 25 %-os csökkentéssel, 2025-ben 50 %-os csökkentéssel és 2026-tól az ingyenes kiosztás teljes megszüntetésével.

Legalább 2026. december 31-ig az EGT-ben székhellyel rendelkező légitársaságok e regionális kibocsátáskereskedelmi rendszerek hatálya alá – és következésképpen nem a CORSIA szerinti kibocsátáskompensációs kötelezettség hatálya alá – tartozó kibocsátásai az EGT-országok, továbbá az EGT és Svájc, valamint az Egyesült Királyság közötti járatokhoz kapcsolódnak.

Összehasonlításképpen, ha a CORSIA kibocsátáskompensációs követelményei az EU ETS hatálya alá tartozó légi járatokra is vonatkoznának, azok az AERO-MS modellezés alapján 2024-ben 5 Mt CO<sub>2</sub>-t tennének ki.

Az EGT-országok közötti, továbbá az EGT és Svájc, valamint az Egyesült Királyság közötti járatok lefedettsége ezért környezetvédelmi szempontból szigorúbb.

Ezt a korlátozást – amely túlmutat a Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötetében szereplő szabványon – az A. kategóriába („Az ICAO szabványainál vagy ajánlott gyakorlatainál [SARP] szigorúbb vagy azokat meghaladó szabályok”) tartozóként kell bejelenteni az ICAO felé. Ez a Chicagói Egyezmény 38. cikke szerinti értesítést von maga után a Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötetének 3. fejezetének 3.1.4. és 3.2.1. pontja tekintetében.

Ezenkívül az (EU) 2024/1879 végrehajtási rendelet 4. cikkének (4) bekezdésével összhangban amennyiben a légitársaságra egy adott megfelelési időszak hároméves időtartama alatt vonatkozó kibocsátáskompensációs követelmények összege (OR1 + OR2 + OR3) kevesebb, mint 3 000 tonna CO<sub>2</sub>, az EGT-tagállamok a légitársaság kérésére a szóban forgó időszakra eltekinthetnek a légitársaságra vonatkozó kibocsátáskompensációs követelmények kiszámításától. Eközben a Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötetének 3.4.2. pont feltételeinek megfelelő légitársaságra nem vonatkoznak kibocsátáskompensációs követelmények, ugyanakkor dönthet úgy, hogy önkéntes alapon kompenzálja ezeket a kibocsátásokat. Az egyetlen különbség az, hogy a légitársaság nem a részvétel mellett dönthet önkéntes alapon, hanem a kívülmaradás lehetőségével élhet.

Ezt a korlátozást – amely túlmutat a Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötetében szereplő szabványon – az A. kategóriába („Az ICAO szabványainál vagy ajánlott gyakorlatainál [SARP] szigorúbb vagy azokat meghaladó szabályok”) tartozóként kell bejelenteni az ICAO felé. Ez a Chicagói Egyezmény 38. cikke szerinti értesítést von maga után a Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötetének 3. fejezetének 3.4.2. pontja tekintetében.

#### *3.2.4. Elszámolható egységek*

A 2003/87/EK irányelv projekttevékenységekről szóló 11a. cikkével összhangban a kibocsátási egységeknek meg kell felelniük bizonyos kritériumoknak ahhoz, hogy a CORSIA kibocsátáskompensációs követelményeinek való megfelelés szempontjából elszámolhatónak minősüljenek.

A 2003/87/EK irányelv 11a. cikkének (8) bekezdése értelmében a Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben felsorolja az EGT-beli légitársaságok esetében a CORSIA-nak való megfelelés szempontjából elszámolható egységeket. Ezek közé tartoznak

az ICAO Tanács által elszámolhatónak ítélt egységek, amennyiben azok a CORSIA-ban részt vevő és a Párizsi Megállapodásban részes államokból származnak.

Ezt a korlátozást – amely túlmutat a Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötetének 4.2.1. pontjában szereplő szabványon – az A. kategóriába („Az ICAO szabványainál vagy ajánlott gyakorlatainál [SARP] szigorúbb vagy azokat meghaladó szabályok”) tartozóként kell bejelenteni az ICAO felé. Ez a Chicagói Egyezmény 38. cikke szerinti értesítést von maga után a Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötet 4. fejezetének 4.2.1. pontja tekintetében, amely a következőket mondja ki: „A CORSIA keretében elszámolható kibocsátási egységek alatt kizárólag azok »A CORSIA keretében elszámolható kibocsátási egységek« című ICAO-dokumentumban leírt egységek értendők, amelyek megfelelnek a CORSIA kibocsátási egységekre vonatkozó elszámolhatósági kritériumainak, amelyeket »A CORSIA kibocsátási egységekre vonatkozó elszámolhatósági kritériumai« című ICAO-dokumentum tartalmaz.”

A fenti követelményeken túlmenően a 2003/87/EK irányelv 11a. cikkének (1) bekezdése két másik típusú kibocsátási egység elfogadásáról is rendelkezik:

- a 2003/87/EK irányelv 11a. cikkének (5) bekezdése szerinti megállapodásokban részes felek által engedélyezett egységek;
- a 2003/87/EK irányelv 24a. cikke alapján uniós szintű projektek tekintetében kiadott egységek.

Konkrétabban a 11a. cikk (5) bekezdése a harmadik országokkal kötött, a felhasználható mennyiségről rendelkező megállapodásokra hivatkozik. Eddig nem jöttek létre ilyen megállapodások harmadik országokkal.

A 11a. cikk (1) bekezdésének d) pontja a 2003/87/EK irányelv 24a. cikke alapján uniós szintű projektek tekintetében kiadott egységekre hivatkozik. Eddig nem indultak a 2003/87/EK irányelv 24a. cikke szerinti projektek.

Mivel ezeket az egységeket még nem engedélyezték, illetve nem adták ki, nincs szükség az ICAO azonnali tájékoztatására az uniós jog olyan lehetséges eltéréséről, amely a gyakorlatban még nem valósult meg.

Az uniós tagállamok kötelesek haladéktalanul értesíteni az ICAO-t, amint ezen egységek engedélyezése vagy kiadása jogilag lehetségessé válik. Ebben az esetben a Bizottságnak tájékoztató feljegyzés útján megfelelően tájékoztatnia kell a Tanácsot, az uniós tagállamoknak pedig a Chicagói Egyezmény 38. cikke alapján haladéktalanul értesíteniük kell az ICAO-t a Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötet 4. fejezetének 4.2.1. pontjában foglaltaktól való eltérésekről, e tanácsi határozat 3. cikke (13) és (14) bekezdésének megfelelően. Ezeket az eltéréseket a B. kategóriába („A megfelelés más módja”) tartozóként kell megjelölni az eltérések bejelentésére szolgáló elektronikus rendszerben (EFOD).

### **3.3. Az eltérés jelentése a Bizottságnak**

Az eltérések ICAO felé történő bejelentése után, de legkésőbb két hónappal e tanácsi határozat elfogadását követően az uniós tagállamok tájékoztatják a Bizottságot a bejelentett eltérésekről. Erre azért van szükség, hogy biztosítsák e tanácsi határozat rendelkezéseinek betartását.

## 4. JOGALAP

### 4.1. Eljárási jogalap

#### 4.1.1. 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 megállapodásnak<sup>13</sup>.

A „joghatással bíró jogi aktus” fogalmába beletartoznak a nemzetközi jognak a kérdéses szervet szabályozó szabályai szerint joghatással bíró jogi aktusok. Ezenfelül a fogalom magában foglalja azokat az eszközöket is, melyek a nemzetközi jog szerint nem bírnak kötelező erővel, de „meghatározó módon befolyásolják az uniós jogalkotó által [...] elfogadott szabályozás tartalmát”<sup>14</sup>.

#### 4.1.2. A jelen esetre történő alkalmazás

Az ICAO-t nemzetközi megállapodás, nevezetesen a Chicagói Egyezmény hozta létre.

A Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötete második kiadásának elfogadása a Chicagói Egyezmény 90. cikkével összhangban kötelező az Unióra nézve.

Az eltérésekről az uniós tagállamok által benyújtott értesítés joghatással bír, mivel befolyásolhatja, hogy a tagállamok hogyan hajtják végre az ICAO előírásait egy közös szabályok hatálya alá tartozó területen.

Ezért a javasolt határozat eljárási jogalapja az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése.

### 4.2. Anyagi jogalap

Az EUMSZ 191. cikkének (1) bekezdésével és 192. cikkével összhangban az Európai Unió hozzájárul többek között a következő célkitűzések eléréséhez: 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.

#### 4.2.1. 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 vagy döntő jellegűként azonosítható, míg a másik pusztán járulékos jellegű, az EUMSZ 218. cikkének (9)

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

<sup>14</sup> A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64. pont.

bekezdése szerinti határozatot egyetlen jogalapra, azaz az elsődleges, illetve döntő jellegű célkitűzés vagy összetevő által megkövetelt jogalapra kell alapítani.

#### *4.2.2. A jelen esetre történő alkalmazás*

Az eltérésekről az uniós tagállamok által benyújtott értesítés joghatással bír, mivel befolyásolhatja, hogy a tagállamok hogyan hajtják végre az ICAO előírásait egy közös szabályok hatálya alá tartozó területen.

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.

#### **4.3. Következtetés**

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

Javaslat

**A TANÁCS HATÁROZATA**

**az Európai Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetben a Nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok, Környezetvédelem – A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszere (CORSA) második kiadása tekintetében képviselendő álláspont meghatározásáról**

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 192. cikke (1) bekezdésére, összefüggésben 218. cikke (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 lépett hatályba. Az egyezmény létrehozta a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet (a továbbiakban: az ICAO).
- (2) Az Unió tagállamai (a továbbiakban: uniós tagállamok) az egyezmény szerződő államai és az ICAO tagjai, az Unió pedig megfigyelői státusszal rendelkezik bizonyos ICAO-szervekben.
- (3) Az egyezmény 54. cikke értelmében az ICAO Tanács nemzetközi szabványokat és ajánlott gyakorlatokat (a továbbiakban: SARP) fogadhat el.
- (4) Az Egyesült Nemzetek Éghajlatváltozási Keretegyezménye Feleinek 21. Konferenciája 2015 decemberében zárult a Párizsi Megállapodás elfogadásával, amelynek célja, hogy a globális hőmérséklet-emelkedés az iparosodás előtti hőmérsékletszinteket legfeljebb 2 °C-kal haladja meg, de lehetőleg e mérték alatt maradjon, és folytatódjanak az arra irányuló erőfeszítések, hogy a hőmérséklet-emelkedés mértéke ne lépje túl az 1,5 °C-ot. A kibocsátáscsökkentési célok teljesítéséből valamennyi gazdasági ágazatnak ki kell vennie a részét, így a nemzetközi légi közlekedésnek is.
- (5) 2016-ban az ICAO 39. közgyűlése úgy határozott, hogy globális piaci alapú mechanizmust dolgoz ki a nemzetközi légi közlekedésből származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának a 2020. évi szinten történő korlátozására<sup>15</sup>. Az ezzel kapcsolatos uniós álláspontot az (EU) 2016/915 tanácsi határozat<sup>16</sup> rögzítette.

---

<sup>15</sup> [https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Resolution\\_A39\\_3.pdf](https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Resolution_A39_3.pdf)

<sup>16</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 álláspontokról (HL L 153., 2016.6.10., 32. o.).

- (6) 214. ülészakának tizedik ülésén az ICAO Tanács elfogadta az egyezmény 16. függeléke IV. kötetének első kiadását: „Nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok, Környezetvédelem – A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszere (CORSIA)”.
- (7) 228. ülészakán az ICAO Tanács elfogadta a Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötetének 1. módosítását, amely a Légiközlekedési Környezetvédelmi Bizottság által javasolt módosításokon és a CORSIA 2022. évi időszakos felülvizsgálatának eredményén alapult. A Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötetének így létrejött második kiadása 2024. január 1-jén lépett hatályba.
- (8) Mivel az uniós jog és a Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötetének második kiadása között bizonyos eltérések állnak fenn, uniós álláspontot kell kialakítani az eltérésekről a Chicagói Egyezmény 38. cikke szerint benyújtandó értesítéssel kapcsolatban.
- (9) Mivel elfogadásra kerültek a CORSIA EU-n belüli végrehajtására vonatkozó uniós jogszabályok, a Bizottság ebben a szakaszban az alábbi értesítést javasolja az ebből eredő eltérésekről.
- (10) Amint azt az ICAO titkárságával közölték és a titkárság elismerte, a tagállamok által az ICAO titkársága felé bejelentett, kibocsátáskompenzációs követelmények hatálya alá tartozó valamennyi állampárra vonatkozó éves szén-dioxid-kibocsátás nem érinti a kibocsátáskompenzációs követelmények kiszámítását és a megfelelés igazolása céljából törlendő, a CORSIA keretében elszámolható egységek mennyiségét.
- (11) Az egyezmény 38. cikke foglalkozik a nemzetközi szabványoktól és eljárásoktól való eltérésekkel. Az abban foglalt előírásainak megfelelően az ICAO bármely olyan szerződő állama, amely úgy ítéli meg, hogy egy nemzetközi szabványt vagy eljárást nem képes minden tekintetben betartani, illetve saját szabályozását vagy gyakorlatát teljes mértékben összhangba hozni annak módosításaival, vagy amely a nemzetközi szabvány által megállapított szabályoktól vagy gyakorlatoktól bármilyen szempontból eltérő szabályok vagy gyakorlatok elfogadását tartja szükségesnek, azonnal értesíti az ICAO-t a saját gyakorlata és a nemzetközi szabvány által előírt gyakorlat közötti eltérésekről.
- (12) Az (EU) 2018/2027 tanácsi határozattal eltéréseket jelentettek be a 2003/87/EK irányelv és a Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötetének első kiadása között. Ezek mind a nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési követelményekre, mind a kibocsátáskompenzációs követelményekre vonatkoznak, és továbbra is érvényesek.
- (13) 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 intézkedésekkel foglalkozó (EU) 2019/1603 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet<sup>17</sup> elfogadása óta az Unió a Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötete szerinti nyomonkövetési, jelentési és hitelesítési követelményeket alkalmazza. A nyomonkövetési, jelentési és hitelesítési

---

<sup>17</sup> 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.).

követelmények teljes körű alkalmazása garantálja, hogy a Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötete 3. fejezetének 3.1. pontjában szerepeljenek az állampárok kibocsátásai. Következésképpen a Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötetének az EGT-államok általi végrehajtásában mutatkozó eltérések nem érintik az ágazati növekedési tényezőt.

- (14) A 2003/87/EK irányelvet 2023-ban módosította az (EU) 2023/958 európai parlamenti és tanácsi irányelv. Egyik célkitűzése a CORSIA Európai Unión belüli végrehajtása volt.
- (15) A 2003/87/EK irányelv a légi jármű-üzembentartó letelepedési országától függetlenül alkalmazandó, és megkülönböztetés nélkül kell alkalmazni az uniós tagállamokon és/vagy EGT-országokon belüli és azok közötti járatokra.
- (16) A 2003/87/EK irányelv 12. cikke előírja, hogy az Európai Bizottságnak végrehajtási jogi aktusokat kell elfogadnia, amelyekben meghatározza a légi jármű-üzembentartókra vonatkozó kibocsátáskompenzációs követelmények kiszámításának módszertanát.
- (17) 2024. július 9-én elfogadták a 2003/87/EK irányelvnek a kibocsátáskompenzációs követelmények CORSIA céljából való kiszámítása tekintetében történő alkalmazására vonatkozó szabályok megállapításáról szóló (EU) 2024/1879 bizottsági végrehajtási rendeletet (a továbbiakban: (EU) 2024/1879 végrehajtási rendelet).
- (18) A 2003/87/EK irányelv 25a. cikkének (3) bekezdése értelmében a Bizottság évente elfogadja az EGT-országoktól, Svájcától és az Egyesült Királyságtól eltérő azon államok felsorolását, amelyeket úgy tekintenek, hogy alkalmazzák a CORSIA-t. A 2003/87/EK irányelvvel összhangban az uniós tagállamokban székhellyel rendelkező üzemeltetők esetében a kibocsátáskompenzációs követelményekkel kapcsolatos számításokat a CORSIA-ban részt vevő államok közötti összes járat tekintetében el kell végezni, kivéve az EGT-n belüli, továbbá az EGT és Svájc, valamint az Egyesült Királyság közötti járatokat. Ezt az eltérést közölni kell az ICAO-val.
- (19) Az (EU) 2024/1879 végrehajtási rendelet értelmében a kis kibocsátóknak választaniuk kell a kibocsátáskompenzációs kötelezettségekből való kimaradást, miközben a Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötete értelmében alapszabályként mentesülnek azok alól, de választhatják a részvételt. Ezt az eltérést közölni kell az ICAO-val.
- (20) A 2003/87/EK irányelvvel összhangban a CORSIA keretében elszámolható egységeken az ICAO Tanács által meghatározott egységek értendők, feltéve, hogy a Párizsi Megállapodást végrehajtó és a CORSIA-ban részt vevő államokból származnak. Ezt az eltérést közölni kell az ICAO-val.
- (21) Az (EU) 2018/2066 végrehajtási rendelet és az (EU) 2018/2067 végrehajtási rendelet szerint a hitelesítőnek a kibocsátási jelentést és a független hitelesítői jelentést nem kell közvetlenül továbbítani a nemzeti hatóságoknak, szemben a Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötetével, amely közvetlen továbbítást ír elő. Ezt az eltérést közölni kell az ICAO-val.
- (22) Az (EU) 2018/2066 végrehajtási rendelet szerint a légi jármű-üzembentartók az általuk jelentett összes járat legfeljebb 5 %-a esetében használhatnak helyettesítő adatokat. A 16. függelék IV. kötete ezt a kibocsátáskompenzációs követelmények hatálya alá tartozó járatok 5 %-ára korlátozza. Ezt az eltérést közölni kell az ICAO-val.
- (23) A 2003/87/EK irányelv értelmében a Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötetében meghatározott repüléseken kívül a következő repülések is mentesülnek a

nyomonkövetési követelmények alól: a látvarepülési szabályok szerint végzett repülések, a tudományos kutatási és légi jármű-tesztelési célú repülések, valamint a közszolgáltatási kötelezettségek keretében végrehajtott repülések. Ezt az eltérést közölni kell az ICAO-val.

- (24) Az (EU) 2018/2066 végrehajtási rendelet szerint a kibocsátásbecslési eszközök használatára nem jogosult légi jármű-üzembentartóknak az A. vagy a B. módszert kell alkalmazniuk üzemanyag-fogyasztás nyomonkövetési módszereként. Ugyanazokat a módszereket kell alkalmazniuk az összes járat jelentéséhez, beleértve azokat a járatokat is, amelyekre nem vonatkoznak kibocsátáskompenzációs követelmények. Ezt az eltérést közölni kell az ICAO-val.
- (25) Az (EU) 2018/2066 végrehajtási rendelet szerinti azon időtartam, amelyen belül a légi jármű-üzembentartó jelentős változás esetén benyújthatja az aktualizált kibocsátás-nyomonkövetési tervet, rövidebb, mint a SARP-okban előírt időtartam. Ezt az eltérést közölni kell az ICAO-val.
- (26) Az (EU) 2018/2066 végrehajtási rendelettel összhangban minden légi jármű-üzembentartónak saját nyomonkövetési tervvel kell rendelkeznie, és külön jelentéseket kell benyújtania, függetlenül attól, hogy egy másik légi jármű-üzembentartó leányvállalata-e vagy általa 100 %-ban tulajdonolt jogalany. Ezt az eltérést közölni kell az ICAO-val.
- (27) Az (EU) 2018/2066 végrehajtási rendelet szerint a légi jármű-üzembentartók jelentéstételi határideje az előző naptári év kibocsátási adatainak benyújtása tekintetében minden év március 31., miközben a CORSIA SARP-ok szerint a jelentést minden év április 30-ig kell benyújtani. Ezt az eltérést közölni kell az ICAO-val.
- (28) Az (EU) 2018/2066 végrehajtási rendeletnek megfelelően a légi jármű-üzembentartó a következő határidőn belül nyújtja be nyomonkövetési tervét: i. legalább négy hónappal a 2003/87/EK irányelv I. mellékletének hatálya alá tartozó légi közlekedési tevékenységek megkezdése előtt, vagy ii. az ilyen tevékenységek megkezdését követően indokolatlan késedelem nélkül, de legfeljebb hat héten belül. Ezt az eltérést közölni kell az ICAO-val.
- (29) Az (EU) 2018/2067 végrehajtási rendelet értelmében a kibocsátási jelentést az Európai Gazdasági Térség valamely államának nemzeti akkreditáló testülete által akkreditált hitelesítőknek kell hitelesíteniük, ellenben a CORSIA SARP-ok nem tartalmazzak ilyen korlátozást. Ezt az eltérést közölni kell az ICAO-val.
- (30) Eddig nem voltak sem a 2003/87/EK irányelv 11a. cikkének (5) bekezdése szerinti megállapodások részes felei által engedélyezett, sem pedig a 2003/87/EK irányelv 24a. cikke alapján uniós szintű projektek tekintetében kiadott kibocsátási egységek. Nincs gyakorlati eltérés. A harmadik országokkal kötött megállapodásokon alapuló projektekből származó kibocsátási egységek engedélyezését vagy az uniós tagállamok által kezelt, a 2003/87/EK irányelv hatálya alá még nem tartozó üvegházhatásúgáz-kibocsátások csökkentését célzó projektekből származó kibocsátási egységek kiadását követően a tagállamoknak értesíteniük kell az ICAO-t az arra vonatkozó eltérésekről, hogy ezek a kibocsátási egységek felhasználhatók a CORSIA-nak való megfelelő céljára.
- (31) Ebben az esetben a Bizottságnak tájékoztató feljegyzés útján megfelelően tájékoztatnia kell a Tanácsot, az uniós tagállamoknak pedig haladéktalanul értesíteniük kell az ICAO-t.

- (32) Az uniós tagállamoknak legkésőbb e jogi aktus hatálybalépésétől számított két hónapon belül tájékoztatniuk kell a Bizottságot az általuk az ICAO-hoz benyújtott eltérésekről.
- (33) Helyénvaló meghatározni az Unió által az ICAO Tanácsban képviselendő álláspontot, mivel a 16. függelék IV. kötete második kiadásának elfogadása a Chicagói Egyezmény 90. cikke értelmében kötelező erejű a tagállamokra nézve.
- (34) Az uniós álláspontot az Unió érdekében együttesen eljárva az Unió összes tagállamának képviselnie kell,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

### 1. cikk

A Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötetétől való bejelentendő eltérésekkel kapcsolatban képviselendő álláspont a következő: minden tagállam a 2. cikkben meghatározott magyarázatot adja meg, és az e határozat 3. cikkének (1)–(15) bekezdésében leírt feltételek mellett rögzíti az eltéréseket az ICAO eltérések bejelentésére szolgáló elektronikus rendszerében.

### 2. cikk

Az alábbi eltérésekre vonatkozóan a következő magyarázatot kell megadni:

*„A kibocsátáskompenzációt illetően eltérések tapasztalhatók egyfelől a 2003/87/EK irányelv és a Bizottság által elfogadott részletes szabályok, másfelől a CORSIA között. Az e tekintetben [2024. december 20-án] alkalmazandó európai uniós szabályokat elsősorban a legutóbb az (EU) 2023/958 irányelvvel, az (EU) 2023/959 irányelvvel és a 334/2023 EGT vegyes bizottsági határozattal módosított 2003/87/EK irányelv tartalmazza.*

*A(z) [tagállam] által [ dátum]-án/-én az (EU) 2018/2027 tanácsi határozat alapján bejelentett eltérések továbbra is érvényesek.”*

### 3. cikk

- (1) A nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötet 3. fejezetének (A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszere [CORSIA], „CO<sub>2</sub>-kibocsátáskompenzációs követelmények”) 3.1.4. és 3.2. pontjától való eltérés, amelyre a következő részletes leírás vonatkozik:

*„A 2003/87/EK irányelvvel összhangban [tagállam] értesíti az ICAO-t arról, hogy a(z) [tagállam] területén székhellyel rendelkező üzemeltartók által az Európai Gazdasági Térségen belül üzemeltetett járatokból, vagy az Európai Gazdasági Térségből Svájcba vagy az Egyesült Királyságba irányuló, illetve onnan induló járatokból származó kibocsátásokra nem vonatkoznak kibocsátáskompenzációs követelmények. Az e járatokból származó kibocsátásokat nem veszik figyelembe a(z) [tagállam] igazgatása alá tartozó üzemeltartókra vonatkozó, a 3.2.1. pontban szereplő OE változó kiszámításakor.*

*A regionális kereskedelmi rendszerekben való részvételük alapján a(z) [tagállami] üzemeltetők kötelesek kezelni ezeket a kibocsátásokat.*

*Az említett kibocsátásokat lefedő regionális kibocsátáskereskedelmi rendszerek az EGT-államok közötti, továbbá az EGT és az Egyesült Királyság, valamint Svájc*

*közötti járatokból származó kibocsátások nagyobb hányadára terjednek ki, ezért azokból a CORSIA szabályainál szigorúbb környezetvédelmi normák következnek.*

*A 2003/87/EK irányelvvel létrehozott európai uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer a légitársaság-üzembentartókra azok letelepedési országától függetlenül alkalmazandó, és egyenlő bánásmódot biztosít az útvonalak tekintetében a kibocsátási egységek leadására vonatkozó kötelezettséget illetően.*

Ezt az eltérést az A. kategóriába („Az ICAO szabványainál vagy ajánlott gyakorlatainál szigorúbb vagy azokat meghaladó szabályok”) tartozó eltérésként és „jelentős eltérés” megjelöléssel kell rögzíteni az EFOD rendszerben (eltérések bejelentésére szolgáló elektronikus rendszer).

- (2) A nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötet 3. fejezetének (A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompensációs és -csökkentési rendszere [CORSIA], „CO<sub>2</sub>-kibocsátáskompensációs követelmények”) 3.4.2. pontjától való eltérés, amelyre a következő részletes leírás vonatkozik:

*„Az (EU) 2024/1879 végrehajtási rendelet 4. cikkének (4) bekezdésével összhangban [tagállam] értesíti az ICAO-t arról, hogy azon légitársaság-üzembentartókra, amelyek végleges kibocsátáskompensációs követelménye a hároméves megfelelési időszak alatt kevesebb, mint 3 000 tonna, kibocsátáskompensációs követelmény vonatkozik. Az említett légitársaság-üzembentartók ugyanakkor kérhetik az államtól a kibocsátáskompensációs követelmények alóli mentesítésüket. Ez eltér a Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötetétől, amely szerint a 3.4.2. pont feltételeinek megfelelő légitársaság-üzembentartóra nem vonatkoznak kibocsátáskompensációs követelmények, ugyanakkor dönthet úgy, hogy önkéntes alapon kompenzálja ezeket a kibocsátásokat.”*

Ezt az eltérést az A. kategóriába („Az ICAO szabványainál vagy ajánlott gyakorlatainál szigorúbb vagy azokat meghaladó szabályok”) tartozó eltérésként és nem „jelentős eltérés” megjelöléssel kell rögzíteni az EFOD rendszerben (eltérések bejelentésére szolgáló elektronikus rendszer).

- (3) A nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötet 4. fejezetének (A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompensációs és -csökkentési rendszere [CORSIA], „A CORSIA keretében elszámolható kibocsátási egységek törlése”) 4.2.1. pontjától való eltérés, amelyre a következő részletes leírás vonatkozik:

*„A 2003/87/EK irányelv 11a. cikkével összhangban [tagállam] értesíti az ICAO-t arról, hogy »A kibocsátási egységek CORSIA keretében való alkalmazhatóságának kritériumai« című ICAO-dokumentumban foglalt kritériumokon túlmenően a következő feltételeknek is teljesülniük kell ahhoz, hogy a(z) [tagállam] igazgatása alá tartozó üzemeltetők esetében a kibocsátási egységek a CORSIA-nak való megfelelés szempontjából elszámolhatónak minősüljenek:*

- a) A kibocsátási egységeknek olyan államból kell származniuk, amely a felhasználás idején a Párizsi Megállapodás részes fele.
- b) A kibocsátási egységeknek a CORSIA szerinti kibocsátáskompensációban részt vevő államból kell származniuk.

*Ez szigorúbb környezetvédelmi normákat eredményez.”*

Ezt az eltérést az A. kategóriába („Az ICAO szabványainál vagy ajánlott

gyakorlatainál szigorúbb vagy azokat meghaladó szabályok”) tartozó eltérésként és „jelentős eltérés” megjelöléssel kell rögzíteni az EFOD rendszerben (eltérések bejelentésére szolgáló elektronikus rendszer).

- (4) A nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötete 2. fejezetének (A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompensációs és -csökkentési rendszere [CORSIA], „A légitársaság-üzembentartók éves CO<sub>2</sub>-kibocsátásának nyomon követése, jelentése és ellenőrzése”) 2.4.1.5. pontjától való eltérés, amelyre a következő részletes leírás vonatkozik:

*„Az (EU) 2018/2066 végrehajtási rendelet 68. cikkével és az (EU) 2018/2067 végrehajtási rendelet 27. cikkének (2) bekezdésével összhangban [tagállam] értesíti az ICAO-t arról, hogy csak a légitársaság-üzembentartó nyújtja be az államhoz a kibocsátási jelentést és a kapcsolódó hitelesítői jelentést. Ez a 16. függelék IV. kötete 2. fejezetének 2.4.1.5. pontjában foglalt követelménnyel egyenértékű, amely szerint ezenkívül a hitelesítő szervezetnek függetlenül be kell nyújtania az államhoz a kibocsátási jelentés és a kapcsolódó hitelesítői jelentés egy-egy példányát.”*

Ezt az eltérést a B. kategóriába („A megfelelés más módja”) tartozó eltérésként és nem „jelentős eltérés” megjelöléssel kell rögzíteni az EFOD rendszerben (eltérések bejelentésére szolgáló elektronikus rendszer).

- (5) A nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötete 2. fejezetének (A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompensációs és -csökkentési rendszere [CORSIA], „A légitársaság-üzembentartók éves CO<sub>2</sub>-kibocsátásának nyomon követése, jelentése és ellenőrzése”) 2.1.1. pontjától való eltérés, amelyre a következő részletes leírás vonatkozik:

*„A 2003/87/EK irányelv I. mellékletének megfelelően [tagállam] értesíti az ICAO-t arról, hogy a Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötetének 2.1.1. és 2.1.3. pontjában meghatározott mentességeken túlmenően a szabványok és ajánlott gyakorlatok nem alkalmazandók az EGT-ből induló vagy oda érkező alábbi repülésekre:*

- a) a kizárólag a Chicagói Egyezmény 2. függelékében meghatározott látvarepülési szabályok szerint végzett repülések;
- b) a kizárólag tudományos kutatás, vagy akár a levegőben, akár a szárazföldön lévő légi járművek vagy berendezések ellenőrzése, tesztelése vagy hitelesítése céljából végzett repülések;
- c) az 1008/2008/EK rendelettel<sup>18</sup> összhangban előírt közszolgáltatási kötelezettségek keretében végrehajtott repülések.”

Ezt az eltérést a C. kategóriába („Részben végrehajtva”) tartozó eltérésként és nem „jelentős eltérés” megjelöléssel kell rögzíteni az EFOD rendszerben (eltérések bejelentésére szolgáló elektronikus rendszer).

- (6) A nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötete 2. fejezetének (A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompensációs és -csökkentési rendszere [CORSIA], „A légitársaság-üzembentartók éves CO<sub>2</sub>-

---

<sup>18</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK rendelete (2008. szeptember 24.) a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról (HL L 293., 2008.10.31., 3. o.).

kibocsátásának nyomon követése, jelentése és ellenőrzése”) 2.2.1.3.1., 2.2.1.3.2. és 2.2.1.3.6. pontjától való eltérés, amelyre a következő részletes leírás vonatkozik:

*„Az (EU) 2018/2066 végrehajtási rendelet 55. cikke (1) bekezdésének megfelelően azok a légi jármű-üzembentartók, amelyek három egymást követő négy hónapos időszak mindegyikében kevesebb mint 243 járatot üzemeltetnek, valamint azok a légi jármű-üzembentartók, amelyek összes éves CO<sub>2</sub>-kibocsátása 25 000 tonnánál kevesebb, kis kibocsátónak minősülnek. [Tagállam] értesíti az ICAO-t arról, hogy a kis kibocsátókra vonatkozó küszöbértéket meghaladó légi jármű-üzembentartóknak az üzemanyag-fogyasztás nyomonkövetési módszereként az A. vagy a B. módszert kell alkalmazniuk.”*

*„Az (EU) 2018/2066 végrehajtási rendelettel összhangban [tagállam] értesíti az ICAO-t arról, hogy a légi jármű-üzembentartóknak az általuk jelentett összes járat esetében – beleértve a kibocsátáskompensációs követelmények hatálya alá nem tartozó nemzetközi járatokat is – a kiválasztott üzemanyagfogyasztás-nyomonkövetési módszert kell alkalmazniuk.”*

*„A 2003/87/EK irányelvvel összhangban [tagállam] értesíti az ICAO-t arról, hogy azok a légi jármű-üzembentartók, amelyek 2021. január 1. után anélkül teljesítik első alkalommal a Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötete 2.1.1. és 2.1.3. pontjának követelményeit, hogy új belépőnek minősüljenek, és nem minősülnek kis kibocsátónak, közvetlenül valamely üzemanyagfogyasztás-nyomonkövetési módszert alkalmazzák.”*

Ezt az eltérést az A. kategóriába („Az ICAO szabványainál vagy ajánlott gyakorlatainál szigorúbb vagy azokat meghaladó szabályok”) tartozó eltérésként és nem „jelentős eltérés” megjelöléssel kell rögzíteni az EFOD rendszerben (eltérések bejelentésére szolgáló elektronikus rendszer).

- (7) A nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötete 2. fejezetének (A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompensációs és -csökkentési rendszere [CORSIA], „A légi jármű-üzembentartók éves CO<sub>2</sub>-kibocsátásának nyomon követése, jelentése és ellenőrzése”) 2.5.1.1. pontjától való eltérés, amelyre a következő részletes leírás vonatkozik:

*„Az (EU) 2018/2066 végrehajtási rendelet 66. cikkének (2) bekezdésével összhangban a légi jármű-üzembentartó a nyomonkövetési tervben meghatározott alternatív módszer szerint kiszámított helyettesítő adatokat alkalmazza a szóban forgó időszakra vonatkozóan, feltéve, hogy az adathiányos járatok száma nem haladja meg az összes jelentett járat 5 %-át. Ha megállapítást nyer, hogy az adathiány az éves járatok több mint 5 %-át érinti, az üzemeltetőnek tájékoztatnia kell az illetékes hatóságot, és korrekciós intézkedéseket kell hoznia az adatgyűjtés javítása érdekében.”*

Ezt az eltérést az A. kategóriába („Az ICAO szabványainál vagy ajánlott gyakorlatainál szigorúbb vagy azokat meghaladó szabályok”) tartozó eltérésként és nem „jelentős eltérés” megjelöléssel kell rögzíteni az EFOD rendszerben (eltérések bejelentésére szolgáló elektronikus rendszer).

- (8) Az alábbi eltérés a nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötete 2. fejezetének (A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompensációs és -csökkentési rendszere [CORSIA], „A légi jármű-üzembentartók éves CO<sub>2</sub>-kibocsátásának nyomon követése, jelentése és ellenőrzése”)

2.2.1.3.3., 2.2.1.3.4. és 2.2.1.3.5. pontját érinti, és a következő részletes leírás vonatkozik rá:

*„Az (EU) 2018/2066 végrehajtási rendelet 55. cikkének (4) bekezdésével összhangban [tagállam] értesíti az ICAO-t arról, hogy amennyiben a légi jármű-üzembentartó az adott y évben átlépi a kis kibocsátókra vonatkozó küszöbértéket, a légi jármű-üzembentartónak indokolatlan késedelem nélkül aktualizált kibocsátás-nyomonkövetési tervet kell benyújtania, hacsak nem állapodtak meg másként [tagállam] CORSIA-hatóságával.”*

Ezt az eltérést az A. kategóriába („Az ICAO szabványainál vagy ajánlott gyakorlatainál szigorúbb vagy azokat meghaladó szabályok”) tartozó eltérésként és nem „jelentős eltérés” megjelöléssel kell rögzíteni az EFOD rendszerben (eltérések bejelentésére szolgáló elektronikus rendszer).

- (9) Az alábbi eltérés a nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény 16. függelék IV. kötete 1. fejezetének (A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompensációs és -csökkentési rendszere [CORSIA], „Adminisztráció”) 1.2.6. pontját érinti, és a következő részletes leírás vonatkozik rá:

*„Az (EU) 2018/2066 végrehajtási rendelet 51. cikkének (1) bekezdése értelmében [tagállam] értesíti az ICAO-t arról, hogy minden légi jármű-üzembentartónak rendelkeznie kell saját nyomonkövetési tervvel, és külön jelentést kell benyújtania, még akkor is, ha a Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötetében előírtak szerint egy másik légi jármű-üzembentartó 100 %-ban tulajdonolt leányvállalata.”*

Ezt az eltérést az A. kategóriába („Az ICAO szabványainál vagy ajánlott gyakorlatainál szigorúbb vagy azokat meghaladó szabályok”) tartozó eltérésként és nem „jelentős eltérés” megjelöléssel kell rögzíteni az EFOD rendszerben (eltérések bejelentésére szolgáló elektronikus rendszer).

- (10) Az alábbi eltérés a nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény 16. függelék IV. kötete 1. fejezetének (A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompensációs és -csökkentési rendszere [CORSIA], „Adminisztráció”) 1.5. pontját érinti, és a következő részletes leírás vonatkozik rá:

*„Az (EU) 2018/2066 végrehajtási rendelet 68. cikkével összhangban [tagállam] értesíti az ICAO-t arról, hogy a Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötetében előírtak szerint az előző naptári év kibocsátásainak benyújtása tekintetében a légi jármű-üzembentartók jelentési határideje március 31., nem pedig április 30.”*

Ezt az eltérést az A. kategóriába („Az ICAO szabványainál vagy ajánlott gyakorlatainál szigorúbb vagy azokat meghaladó szabályok”) tartozó eltérésként és nem „jelentős eltérés” megjelöléssel kell rögzíteni az EFOD rendszerben (eltérések bejelentésére szolgáló elektronikus rendszer).

- (11) Az alábbi eltérés a nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény 16. függelék IV. kötete 2. fejezetének (A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompensációs és -csökkentési rendszere [CORSIA], „A légi jármű-üzembentartók éves CO<sub>2</sub>-kibocsátásának nyomon követése, jelentése és ellenőrzése”) 2.2.2.1., 2.2.2.2. és 2.2.2.3. pontját érinti, és a következő részletes leírás vonatkozik rá:

*„Az (EU) 2018/2066 végrehajtási rendelet 52. cikkével összhangban [tagállam] értesíti az ICAO-t arról, hogy a légi jármű-üzembentartóknak legkésőbb négy hónappal a 2003/87/EK irányelv I. mellékletének hatálya alá tartozó légiközlekedési*

*tevékenységek megkezdése előtt, vagy a légitársasági tevékenységek megkezdése után indokolatlan késedelem nélkül, de legkésőbb hat héten belül be kell nyújtaniuk a nyomkövetési tervet. Ez az ütemterv eltér a Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötetében meghatározottól, amely szerint az új belépőknek az alkalmazási körbe kerülésük időpontját követő három hónapon belül kell benyújtaniuk a kibocsátás-nyomkövetési terveket. Ezenkívül azon légitársaság-üzembentartóknak, amelyek első alkalommal kerülnek az alkalmazási körbe (anélkül, hogy új belépőnek minősülnek) három hónapon belül kell benyújtaniuk terveiket.”*

Ezt az eltérést az A. kategóriába („Az ICAO szabványainál vagy ajánlott gyakorlatainál szigorúbb vagy azokat meghaladó szabályok”) tartozó eltérésként és nem „jelentős eltérés” megjelöléssel kell rögzíteni az EFOD rendszerben (eltérések bejelentésére szolgáló elektronikus rendszer).

- (12) Az alábbi eltérés a nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötetének 2. fejezetének 2.4.2.1. pontját (A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompensációs és -csökkentési rendszere [CORSIA], „A légitársaság-üzembentartók éves CO<sub>2</sub>-kibocsátásának nyomon követése, jelentése és ellenőrzése”) érinti, és a következő részletes leírás vonatkozik rá:

*„Az (EU) 2018/2067 végrehajtási rendelettel összhangban, valamint a Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötetének 2.4.2.1. pontjában meghatározott feltételeken túlmenően [tagállam] értesíti az ICAO-t arról, hogy a kibocsátási jelentést az e rendelettel összhangban akkreditált hitelesítők és az Európai Gazdasági Térség valamely államának nemzeti akkreditáló testülete hitelesítik.”*

Ezt az eltérést az A. kategóriába („Az ICAO szabványainál vagy ajánlott gyakorlatainál szigorúbb vagy azokat meghaladó szabályok”) tartozó eltérésként és nem „jelentős eltérés” megjelöléssel kell rögzíteni az EFOD rendszerben (eltérések bejelentésére szolgáló elektronikus rendszer).

- (13) A nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény 16. függelékének IV. kötetének 4. fejezetének (A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompensációs és -csökkentési rendszere [CORSIA], „A CORSIA keretében elszámolható kibocsátási egységek törlése”) 4.2.1. pontjától való eltérés, amelyre a következő részletes leírás vonatkozik:

*„A 2003/87/EK irányelv 11a. cikkével összhangban [tagállam] értesíti az ICAO-t arról, hogy az ICAO Tanács által jóváhagyott egységeken kívül és [a további egységekre vonatkozó kritériumoktól való harmadik eltéréssel] összhangban a(z) [tagállamban] bejegyzett üzemeltetők a következő egységeket használhatják a CORSIA szerinti kötelezettségeik teljesítése érdekében:*

*A 2003/87/EK irányelv 24a. cikke alapján uniós szintű projektek tekintetében kiadott egységek. Ezek az uniós tagállamok által kezelt, az EU ETS hatálya alá nem tartozó üvegházhatásúgáz-kibocsátások csökkentését célzó projektek tekintetében kiadott kibocsátási egységek. Nem eredményezhetnek kétszeres elszámolást a 2003/87/EK irányelv hatálya alá nem tartozó kibocsátások csökkentését célzó egyéb szakpolitikai intézkedések tekintetében, és nem akadályozhatják azok végrehajtását.”*

Erről az eltéréstől akkor kell értesítést benyújtani, amikor a 2003/87/EK irányelv 24a. cikkében foglalt feltételek teljesülnek, és ezeket a kibocsátási egységeket kiadják. Az eltérés bejelentésekor azt a B. kategóriába („A megfelelés más módja”) tartozó eltérésként és nem „jelentős eltérés” megjelöléssel kell rögzíteni az EFOD rendszerben (eltérések bejelentésére szolgáló elektronikus rendszer).

- (14) A nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény 16. függeléke IV. kötete 4. fejezetének (A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszere [CORSIA], „A CORSIA keretében elszámolható kibocsátási egységek törlése”) 4.2.1. pontjától való eltérés, amelyre a következő részletes leírás vonatkozik:

*„A 2003/87/EK irányelv 11a. cikkével összhangban [tagállam] értesíti az ICAO-t arról, hogy az ICAO Tanács által jóváhagyott egységeken kívül és [a további egységekre vonatkozó kritériumoktól való harmadik eltéréssel] összhangban a(z) [tagállamban] bejegyzett üzemeltetők a következő egységeket használhatják a CORSIA szerinti kötelezettségeik teljesítése érdekében:*

*A 2003/87/EK irányelv 11a. cikkének (5) bekezdése szerinti megállapodásokban részes felek által engedélyezett egységek. Ezek a harmadik országokkal kötött kétoldalú megállapodások [nevezzék meg a megállapodást] tekintetében engedélyezett egységek.”*

Erről az eltérésről akkor kell értesítést benyújtani, amikor a 2003/87/EK irányelv 11a. cikkének (5) bekezdésében foglalt feltételek teljesülnek, és ezeket a kibocsátási egységeket kiadják. Az eltérés bejelentésekor azt a B. kategóriába („A megfelelés más módja”) tartozó eltérésként és nem „jelentős eltérés” megjelöléssel kell rögzíteni az EFOD rendszerben (eltérések bejelentésére szolgáló elektronikus rendszer).

- (15) A (13) és a (14) bekezdésben foglaltak kivételével minden tagállam legkésőbb e határozat hatálybalépésétől számított két hónapon belül bejelenti az e cikkben szereplő eltéréseket, és erről tájékoztatja a Bizottságot. A Bizottság tájékoztató feljegyzés útján megfelelően tájékoztatja a Tanácsot, amint a (13) és a (14) bekezdésben meghatározott feltételek teljesülnek. Az uniós tagállamok ezt követően haladéktalanul értesítik az ICAO-t.

#### *4. cikk*

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

#### *5. cikk*

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről  
az elnök*