

HATÁROZATOK

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

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 légi közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás jelenleg a globális kibocsátásoknak több mint 2 %-át teszi ki, de ez az arány exponenciálisan növekszik, és a 2050-ig terjedő előrejelzések szerint a nemzetközi légi közlekedési tevékenységekből származó ilyen kibocsátások a jelenlegi mennyiségek 200 %-át is elérhetik, ha nem változik a szabályozási környezet. A globális üvegházhatásúgáz-kibocsátást 2050-re legalább 50 %-kal az 1990. évi szint alá kell csökkenteni. A kibocsátáscsökkentési célok teljesítéséből valamennyi gazdasági ágazatnak ki kell vennie a részét, így a nemzetközi légi közlekedésnek is.
- (2) Az Egyesült Nemzetek Éghajlat-változási Keretegyezménye Feleinek 21. Konferenciája 2015 decemberében sikerrel zárult – elfogadásra került a párizsi megállapodás, melynek célja, hogy a globális hőmérséklet-emelkedés az iparosodás előtti hőmérsékletszinteket legfeljebb 2 °C-kal haladja meg, de lehetőleg jóval e mérték alatt maradjon, és folytatódjanak az arra irányuló erőfeszítések, hogy a hőmérséklet-emelkedés mértéke ne lépje túl az 1,5 °C-ot.
- (3) A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet (ICAO) a nemzetközi polgári repülésről szóló 1944. évi Chicagói Egyezmény hozta létre. Az Unió tagállamai az egyezmény szerződő felei és egyben tagjai az ICAO-nak, míg az Unió megfigyelői státusszal rendelkezik az ICAO bizonyos ülésein, köztük a háromévenként ismétlődő ICAO-közgyűlésen. Az Unió és tagállamai részes fele az 1997. évi Kiotói Jegyzőkönyvnek, amely arra kötelezi őket, hogy az ICAO-n keresztül a nemzetközi légi közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátások korlátozására törekedjenek. Az 1600/2002/EK európai parlamenti és tanácsi határozat ⁽¹⁾ a nemzetközi légi közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésének érdekében konkrét intézkedések meghatározására és végrehajtására szólította fel az Uniót arra az esetre, ha az ICAO-n belül 2002-ig nem jönne létre megállapodás ilyen intézkedésekről.
- (4) Az ICAO-közgyűlés 33. ülészakán (2001) határozat ⁽²⁾ született a nemzetközi légi közlekedéshez kapcsolódó nyílt kibocsátáskereskedelmi rendszer kialakítására vonatkozó fejlemények támogatásáról. Az ICAO Légiközlekedési Környezetvédelmi Bizottságának 2004. évi ajánlása nem támogatta az ICAO égisze alatt létrejövő új jogi eszközre alapuló, kifejezetten a légi közlekedésre vonatkozó kibocsátáskereskedelmi rendszer kidolgozásának folytatását. Az ICAO-közgyűlés 35. ülészakán (2004) a nyílt kibocsátáskereskedelmi rendszer továbbfejlesztése és annak lehetővé tétele mellett tette le voksát, hogy az ICAO szerződő államok kibocsátáskereskedelmi rendszereiket kiterjeszthessék a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátásokra is ⁽³⁾, de 36. ülészakán (2007) már azt szorgalmazta, hogy az egyéb ICAO szerződő államokban székhellyel rendelkező légi jármű-üzemeltetők kapjanak felmentést ez alól, kivéve, ha ezen államok között közös megállapodás született arról, hogy kibocsátás-kereskedelmi rendszert vezessenek be egy másik ICAO szerződő állam légi jármű-üzemeltetője vonatkozásában ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1600/2002/EK határozata (2002. július 22.) a hatodik közösségi környezetvédelmi cselekvési program megállapításáról (HL L 242., 2002.9.10., 1. o.).

⁽²⁾ A33-7 ICAO-határozat.

⁽³⁾ A35-5 ICAO-határozat.

⁽⁴⁾ Az A36-22 határozat L függeléke.

Az Unió, tagállamai és a többi európai állam következetesen fenntartották maguknak azt a jogot, hogy megkülönböztetésmentes módon piaci alapú intézkedéseket alkalmazzanak valamennyi állam minden olyan légi jármű-üzemeltetőjére, amely a területükre irányulóan, a területükről kiindulva vagy azon belül nyújt szolgáltatásokat, arra hivatkozva, hogy a Chicagói Egyezmény szerint a szerződő feleknek jogukban áll saját légi közlekedési jogukat a területükre irányulóan, területükről kiindulva vagy azon belül közlekedő valamennyi légi járműre megkülönböztetéstől mentesen ⁽¹⁾ alkalmazni.

- (5) Tekintettel arra, hogy a nemzetközi légi közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátások korlátozása jelentős hozzájárulás az általános kibocsátáscsökkentési kötelezettségekhez, az Európai Parlament és a Tanács elfogadta a 2008/101/EK irányelvet ⁽²⁾, amellyel módosította a 2003/87/EK irányelvet ⁽³⁾. A 2008/101/EK irányelv ötödik preambulumbekzdése szerint az Uniónak törekednie kell arra, hogy az idevágó globális megállapodás a légi közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátások csökkentésére irányuló intézkedéseket is tartalmazzon, és ebben az esetben a Bizottságnak fontolóra kell vennie, hogy a légi jármű-üzemeltetőkre vonatkozóan a 2003/87/EK irányelvnek milyen módosításai szükségesek.
- (6) A Bizottság az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett, „Párizsi Jegyzőkönyv – terv a globális éghajlatváltozás 2020 utáni kezelésére” című közleményében nyomatékosan felhívta a figyelmet arra, hogy a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátások eredményes szabályozása érdekében az ICAO-nak 2016 végéig intézkedéseket kell hoznia. Az ICAO-közgyűlés következő ülésére 2016-ban kerül sor; ekkor kell majd megállapodni arról a nemzetközi jogi eszközről, amelynek 2020-ra egy, a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátásokra irányuló, egységes globális piaci alapú intézkedés végrehajtását kell eredményeznie.
- (7) Az ICAO-közgyűlés 38. ülésén (2013) az a határozat született, hogy az ICAO és szerződő államai az egyes ICAO szerződő államok megfelelő környezetvédelmi vagy légiközlekedésszervezeteivel együtt tevékenykednek azon közös középtávú ambiciózus célkitűzés elérése érdekében, hogy a nemzetközi légi közlekedésből származó széndioxid-kibocsátások nettó mennyiségét 2020-tól globálisan változatlan szinten tartsák, továbbá hogy globális piaci alapú intézkedést dolgozzanak ki a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátások tekintetében, és az ICAO-közgyűlés 39. ülésén (2016) várható döntés előkészítése érdekében jelentést tesznek az ez irányú munka eredményéről. A nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátások az előrejelzések szerint 2020-ra mintegy 70 %-kal meg fogják haladni a 2005-ös szintet ⁽⁴⁾, miközben az Unió és tagállamai következetesen azt szorgalmazták, hogy a nemzetközi légi közlekedésből származó üvegházhatású gázok 2020-ig szóló globális kibocsátáscsökkentési célértéke 10 % legyen a 2005-ös szintekhez viszonyítva. Az Unió számára azonban célravezetőnek tűnik annak támogatása is, hogy belátható időn belül globális piaci alapú intézkedést dolgozzanak ki annak érdekében, hogy a nemzetközi légi közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátások 2020-as szintjüknel ne emelkedjenek tovább, fenntartva annak a lehetőségét, hogy a célértékeket idővel adott esetben felül lehessen vizsgálni.
- (8) Annak érdekében, hogy előrelépés történjen a 2016. évi ICAO-közgyűlésen a megfelelő nemzetközi jogi eszköz elfogadása terén, az Európai Parlament és a Tanács uniós jogalkotó a 421/2014/EU rendelet ⁽⁵⁾ értelmében úgy döntött, hogy az Európai Gazdasági Térségen (EGT) kívül található országok repülőtereire irányuló és onnan kiinduló légi járatok vonatkozásában átmenetileg teljesítettnek tekinti a 2003/87/EK irányelvben meghatározott követelményeket. E lépésével összefüggésben az Unió hangsúlyozta, hogy az EGT-államok területén található repülőterekre irányuló és onnan kiinduló légi járatok vonatkozásában éppúgy van mód jogi követelményeket alkalmazni, mint az e repülőterek közötti légi járatok származó kibocsátásokkal kapcsolatban.
- (9) A 421/2014/EU rendelet által módosított 2003/87/EK irányelv bizonyos kötelezettségeket határoz meg, amelyeket a Bizottságnak az ICAO-közgyűlés 39. ülészakát (2016) követően kell teljesítenie. 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 révén megkülönböztetésmentes módon csökkenthetők a nemzetközi légi közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátások. Az említett jelentésben a Bizottság 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.
- (10) Helyénvaló meg határozni az ICAO testületei által kidolgozandó azon nemzetközi jogi eszközzel kapcsolatosan az Unió nevében képviselendő álláspontot, melynek eredményeként 2020-tól egységes globális piaci alapú intézkedés kerül végrehajtásra a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátásokra vonatkozóan.

⁽¹⁾ A 2007. évi ICAO-határozattal, a 2010. évi ICAO-határozattal, a Delhi Nyilatkozatot megerősítő 2012. évi ICAO-tanácsi határozattal, valamint a 2013. évi ICAO-határozattal szembeni fenntartásokat lásd: <http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation/documentation.en.htm>

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2008/101/EK irányelve (2008. november 19.) a 2003/87/EK irányelvnek az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének a légi közlekedésre történő kiterjesztése céljából történő módosításáról (HL L 8., 2009.1.13., 3. o.).

⁽³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2003/87/EK irányelve (2003. október 13.) 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.).

⁽⁴⁾ Lásd az 1. lányszövegben említett 2013. évi ICAO-határozattal szembeni fenntartásokat.

⁽⁵⁾ 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 (HL L 129., 2014.4.30., 1. o.).

- (11) Az Unió az ICAO-ban tagsággal ugyan nem rendelkezik, megfigyelői státusa azonban lehetővé teszi, hogy a Bizottság az Unió álláspontját képviselve részt vehessen a vonatkozó ICAO testületek egyes tárgyalásain, ideértve a közgyűlést is.
- (12) Az uniós álláspontot jóval a következő ICAO-közgyűlés előtt el kell fogadni,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

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 álláspontnak meg kell felelnie az e határozat mellékletében foglaltaknak.

Ezt az álláspontot az egységes globális piaci alapú intézkedésekről szóló tárgyalások során az Unió érdekében együttesen eljáró tagállamoknak kell képviselniük az ICAO testületeiben az Unió megfigyelői státusával összhangban a Bizottság támogatásával.

2. cikk

A Bizottság teljes körűen tájékoztatja a Tanács megfelelő szerveit az egységes globális piaci alapú intézkedéssel kapcsolatosan folyamatban lévő megbeszélésekről. Az uniós álláspont egységességének megőrzése, valamint a mellékletben foglalt feltételek megfelelő alkalmazásának biztosítása érdekében, a Bizottság – tekintettel az ICAO testületeiben lezajlott fejleményekre, különösen a 208. ülése során és azt követően -, amennyiben ez szükséges, továbbítja az eljárás során az érintett tanácsi szerveknek megfontolásra, illetve jóváhagyásra a részletes álláspontot meghatározó előkészítő dokumentumokat.

Figyelembe véve az ICAO-ban történt előrelépést, az érintett tanácsi szervek folytatják az álláspontjaik kidolgozását, különös tekintettel az ICAO keretein belüli vonatkozó uniós jogalkotás jövőjére.

3. cikk

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

Kelt Brüsszelben, 2016. május 30-án.

a Tanács részéről
az elnök
M.J. VAN RIJN