

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2017/2392 RENDELETE****(2017. december 13.)****a 2003/87/EK irányelvnek a hatály légiközlekedési tevékenységekre vonatkozó jelenlegi korlátozásainak fenntartása és egy piaci alapú globális intézkedés 2021-től történő bevezetésének előkészítése céljából történő módosításáról**

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 tervezetének a nemzeti parlamentek részére 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) Az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye (UNFCCC) feleinek 21. konferenciáját Párizsban tartották 2015. november 30. és december 12. között. Ezen a konferencián elfogadásra került egy nemzetközi megállapodás (a továbbiakban: a Párizsi Megállapodás), amely az éghajlatváltozás határozottabb, globális keretek között történő kezelését célozza. A Párizsi Megállapodás egyebek mellett egy olyan hosszú távú célkitűzést is meghatároz, amelynek értelmében az iparosodás előtti szinthez viszonyított globális hőmérséklet-emelkedést jóval 2 °C fok alatt kell tartani törekedve arra, hogy az 1,5 °C fokra korlátozódjon. A Párizsi Megállapodás az Unió nevében az (EU) 2016/1841 tanácsi határozattal <sup>(3)</sup> jóváhagyásra került. A Párizsi Megállapodás 2016. november 4-én hatályba lépett. A Párizsi Megállapodásban meghatározott célkitűzések eléréséhez minden ágazatnak hozzá kell majd járulnia, a részes felek pedig egymást követő nemzeti vállalásokat fognak kidolgozni, közzétenni és fenntartani. Következésképpen a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) keretében is intézkedéseket kell hozni a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátások csökkentése céljából.
- (2) A környezetvédelem az Unió előtt álló egyik legjelentősebb kihívás. Az Unió környezetvédelmi célkitűzései az Európai Unió működéséről szóló szerződés 191. cikke szerint: a környezet minőségének megőrzése, védelme és javítása; az emberi egészség védelme; a természeti erőforrások körültekintő és észszerű hasznosítása, valamint a regionális vagy világméretű környezeti problémák leküzdésére és különösen az éghajlatváltozás elleni küzdelemre irányuló intézkedések ösztönzése nemzetközi szinten.
- (3) Az Európai Tanács 2014. október 23–24-i következtetéseiben azt a kötelező célt tűzte ki, hogy a gazdaság teljes egészének üvegházhatásúgáz-kibocsátásában 2030-ig 1990-hez képest legalább 40 %-os csökkenést kell elérni. A Tanács 2015. március 6-án hivatalosan jóváhagyta, hogy ez a vállalás képezze az Unió és a tagállamok tervezett nemzeti vállalását a Párizsi Megállapodás keretében. Az Európai Tanács a 2014. októberi következtetéseiben megállapította, hogy ezt a célt az Uniónak együttesen, a lehető legköltséghatékonyabb módon kell teljesítenie, továbbá hogy ennek érdekében az Európai Unió kibocsátáskereskedelmi rendszerébe (a továbbiakban: uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer) tartozó ágazatokban és a kibocsátáskereskedelmi rendszerbe nem tartozó ágazatokban 2030-ra 2005-höz képest 43 %-os, illetve 30 %-os csökkenést kell elérni. Valamennyi gazdasági ágazatnak hozzá kell járulnia e kibocsátáscsökkentés megvalósításához. A Bizottságnak elő kell segítenie az alacsony kibocsátású mobilitással kapcsolatos bevált gyakorlatok és levont tanulságok tagállamok közötti cseréjét.

<sup>(1)</sup> HL C 288., 2017.8.31., 75. o.

<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament 2017. december 12-i álláspontra (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2017. december 12-i határozata.

<sup>(3)</sup> A Tanács (EU) 2016/1841 határozata (2016. október 5.) az ENSZ Éghajlat-változási Keretegyezménye keretében létrejött párizsi megállapodásnak az Európai Unió nevében történő megkötéséről (HL L 282., 2016.10.19., 1. o.).

- (4) Egy jól működő, megreformált uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer és a piac stabilizálását szolgáló, fejlett eszköz jelenti majd az Európai Tanács 2014. októberi következtetéseiben említett 40 %-os kibocsátáscsökkentési cél elérését szolgáló fő uniós eszközt, amelyet 2020 után is lineáris csökkentési tényező és térítésmentes kiosztás fog kiegészíteni. E rendelkezéseknek összhangban kell állniuk az Unió éghajlatpolitikai célkitűzéseivel és a Párizsi Megállapodás szerinti kötelezettségvállalásaival. Az árverés útján értékesítendő egységek részarányát a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>(1)</sup> szerinti százalékos adatként kell kifejezni annak érdekében, hogy javuljon a beruházási döntésekkel kapcsolatos tervezési biztonság, növekedjen az átláthatóság, minimálisra csökkenjen a szénshivárgás, továbbá egyszerűbbé és érthetőbbé váljon az egész rendszer. A Bizottságnak az 525/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>(2)</sup> szerinti rendszeres jelentéstétel részeként a 2018. évi támogató párbeszéd kimenetelét is értékelnie kell. A 2003/87/EK irányelv rendelkezéseit rendszeresen felül kell vizsgálni a nemzetközi fejleményeknek és a Párizsi Megállapodás céljainak megvalósítását célzó erőfeszítéseknek a fényében, ideértve többek között a 2023-as első globális értékelést és az ezt követően ötévente sorra kerülő globális értékeléseket, amelyek célja az egymást követő nemzeti vállalások megalapozása.
- (5) Az Unió és tagállamai 1997 óta arra törekednek, hogy nemzetközi megállapodás szülessen a légi közlekedésből származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentéséről, és 2008-ban jogi szabályozást vezettek be, amelynek célja a légi közlekedésből származó éghajlatváltozási hatásoknak a 2005 óta működő uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeren keresztüli korlátozása. Az Európai Unió Bírósága a 2011. december 21-i ítéletében<sup>(3)</sup> megállapította, hogy a légiközlekedési tevékenységeknek a 2008/101/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>(4)</sup> szerinti, az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer hatálya alá vonása nem sérti a nemzetközi jogot. Annak elősegítése érdekében, hogy az ICAO keretében előrelépéseket lehessen elérni, az Unió két alkalommal fogadott el az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszertől való, határidőhöz kötött eltéréseket, hogy a megfelelési kötelezettségeket az Európai Gazdasági Térség (EGT) területén található repülőterek közötti repülésekből származó kibocsátásokra korlátozza, egyenlő bánásmódot biztosítva ezzel a légi jármű-üzemeltetők útvonalain, azok székhelyétől függetlenül. Az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszertől való legutóbbi eltérés, amelyet a 421/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>(5)</sup> vezetett be, a 2013 és 2016 közötti időszakra vonatkozóan az EGT-n belüli repülésekre korlátozta a megfelelési kötelezettségeket, és a rendszer hatályának az említett rendeletben előírt felülvizsgálatot követő esetleges megváltoztatását helyezte kilátásba az EGT-n kívüli repülőterekre irányuló és az onnan kiinduló tevékenységek tekintetében, 2017. január 1-jétől kezdődően.
- (6) Az ICAO-nak a nemzetközi légiközlekedési kibocsátásokra vonatkozó piaci alapú intézkedéssel kapcsolatos munkája csak az egyik elemét jelenti az azon nem kötelező erejű cél elérésére irányuló intézkedéscsomagnak, hogy 2020-tól megvalósuljon a szén-dioxid-mentes növekedés (CNG 2020), és ennek az intézkedéscsomagnak a légiforgalmi szolgáltatás és a meghajtási technológiák terén való előrehaladással kell párosulnia. A kutatási stratégiák és programok kidolgozásának folytatása kulcsfontosságú az ahhoz szükséges technológiai innováció és üzemeltetési fejlesztések szempontjából, hogy a CNG 2020 célján is túlmutató eredményeket lehessen elérni, és az egész ágazatra vetítve abszolút értékben csökkenteni lehessen a kibocsátást.
- (7) Több olyan uniós szintű intézkedés is elfogadásra került, amelynek célja az európai légtér széttöredezésének megelőzése annak érdekében, hogy javuljon a légi forgalom áramlása és a légtérhasználat ellenőrzése, és ezáltal csökkenjen a kibocsátás. Emellett a tagállamok újfent elkötelezték magukat az egységes európai égbolt koncepciójának végrehajtása mellett, tekintettel a légi forgalom következő években várható fokozódására. A légiforgalmi szolgáltatás terén való előrelépés érdekében fel kell gyorsítani az „Egységes európai égbolt” légiforgalmi szolgáltatási kutatás (SESAR) közös vállalkozás végrehajtását. A hatékonyság növeléséhez és a légiközlekedésből származó kibocsátások csökkentéséhez az olyan egyéb intézkedések is hozzájárulnak majd, mint például a GNSS-rendszer műholdas navigáció céljára való felhasználása, a közös technológiai kezdeményezések – például az I. és II. Tiszta Égbolt közös vállalkozás –, valamint az Unió kutatási programjai, többek között a Horizont 2020 és annak utódai.

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

<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 525/2013/EU rendelete (2013. május 21.) 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.).

<sup>(3)</sup> A Bíróság 2011. december 21-i ítélete, Air Transport Association of America és társai kontra Secretary of State for Energy and Climate Change, C-366/10, ECLI:EU:C:2011:864.

<sup>(4)</sup> 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.).

<sup>(5)</sup> 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.).

- (8) A 2016 októberében az ICAO 39. közgyűlésén elfogadott azon határozat fényében, amely a nemzetközi légi közlekedésből származó, a 2020. évi szint feletti kibocsátások ellentételezését szolgáló piaci alapú globális intézkedés 2021-től való végrehajtásáról szól, az ICAO a tervek szerint 2018-ban szabványokat és ajánlott gyakorlatokat fog elfogadni e határozat kiegészítése és a globális rendszer bevezetése érdekében. A rendszer gyakorlati megvalósításához azonban szükség lesz az ICAO részes feleinek nemzeti szintű fellépésére. Az ICAO-nak is ki kell alakítania irányítási rendszerét, beleértve egy nyilvántartási rendszert is. Ezzel összefüggésben – az ICAO-ban folyó munkának és az ICAO-rendszer gyakorlatba történő átültetésének az elősegítése céljából – 2023. december 31-ig meg kell hosszabbítani a harmadik országokból érkező és oda irányuló repülésekre vonatkozó, az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer szerinti kötelezettségeket érintő jelenlegi eltérés hatályát annak érdekében, hogy össze lehessen gyűjteni az ICAO-rendszer végrehajtásával kapcsolatos szükséges tapasztalatokat, és e meghosszabbítást felülvizsgálatnak kell alávetni. Az eltérés hatálya meghosszabbításának eredményeként az árverés útján értékesítendő, és – a külön tartalékalap terhére is – térítésmentesen kiosztandó egységek összegének arányosnak kell maradnia az átadási kötelezettség csökkentésével. 2021. január 1-jétől kezdődően a légijármű-üzemeltetőknek kiosztott egységek számát évente csökkenteni kell az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer hatálya alá tartozó valamennyi egyéb ágazatra alkalmazandó lineáris csökkentési tényező alkalmazásával, az ICAO-rendszer végrehajtása terén való előrehaladásra tekintettel végzett felülvizsgálattól függően. A felülvizsgálatot a minőségi jogalkotásra vonatkozó iránymutatások maradéktalan tiszteletben tartásával, az összes érdekelt féllel – többek között a tagállamokkal – folytatandó megfelelő konzultáció alapján kell elvégezni. A külön tartalékalapból kiosztásra nem kerülő egységeket továbbra is törölni kell.
- (9) Az egységek árverés útján történő értékesítéséből származó bevételeket, illetve az e bevételek értékével megegyező összeget az éghajlatváltozás Unióban és harmadik országokban való kezelésére, többek között az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésére; az Unióban és harmadik országokban – különösen a fejlődő országokban – az éghajlatváltozás hatásaihoz történő alkalmazkodásra; az éghajlatváltozás mérséklését és az ahhoz való alkalmazkodást célzó, többek között a repüléstechnika, a légi közlekedés és a fenntartható, alternatív légiközlekedési üzemanyagok területén folyó kutatás és fejlesztés finanszírozására; az alacsony kibocsátású közlekedésen keresztüli kibocsátáscsökkentésre; valamint az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer igazgatási költségeinek fedezésére kell fordítani. Az említett bevételeket kutatási és innovációs célú társfinanszírozásra fordító tagállamoknak különös figyelmet kell fordítaniuk a 9. kutatási keretprogramba tartozó programokra és kezdeményezésekre. Az uniós vállalkosok teljesítése szempontjából elengedhetetlen, hogy az 525/2013/EU rendelet 17. cikke szerinti jelentéstétellel biztosítva legyen az egységeknek a 2003/87/EK irányelv szerinti elővezetéséből származó bevételek felhasználásának az átláthatósága.
- (10) Az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer környezeti integritásának védelme érdekében meg kell szüntetni azt a kockázatot, amelyet a valamely tagállam joghatósága alá tartozó légijármű-üzemeltetők és egyéb üzemeltetők kötelezettségeinek megszűnése jelent. Következésképpen helyénvaló, hogy az érintett tagállamok által kiosztott egységeket csak akkor lehessen újra felhasználni, ha nem áll fenn az egységek átadására vonatkozó kötelezettségek oly módon való megszűnésének kockázata, amely aláásná az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer környezeti integritását. A Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy meghozza az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer környezeti integritásának védelméhez szükséges intézkedéseket. Ezeknek az intézkedéseknek addig kell hatályban maradniuk, amíg a körülmények megváltozása következtében okafogyottá nem válnak.
- (11) Tekintettel arra, hogy a globális piaci alapú intézkedés kulcsfontosságú elemeit még ki kell dolgozni, és hogy az intézkedés végrehajtása a részt vevő államok és régiók saját jogszabályaitól függ, a Bizottságnak rendszeresen jelentést kell tennie az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az ICAO-tárgyalások haladásáról, különösen az ICAO által elfogadott releváns eszközökről – többek között a szabványokról és az ajánlott gyakorlatokról –; a harmadik országok azon intézkedéseiről, melyek célja a globális piaci alapú intézkedés végrehajtása és a 2021 és 2035 közötti kibocsátásokra való alkalmazása; az annak érdekében tett erőfeszítésekről, hogy nagyratörő és kötelező érvényű intézkedések szülessenek a légiközlekedési ágazat hosszú távú célkitűzésének elérése, vagyis a repülésből eredő szén-dioxid-kibocsátás 2005-ös szintjének 2050-ig a felére történő csökkentése céljából; valamint az egyéb releváns nemzetközi fejleményekről és alkalmazandó eszközökről, például az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye és a Párizsi Megállapodás keretében elfogadott, a szén-dioxid-piacról és a szén-dioxid-elszámolásról szóló szabályokról. Amint egyértelművé válik az ICAO-eszközök jellege és tartalma, és még az ICAO globális piaci alapú intézkedésének elindítása előtt a Bizottságnak jelentést kell benyújtania, amelyben meg kell vizsgálnia, hogy a 2003/87/EK irányelv felülvizsgálata keretében hogyan lehetne ezeket az eszközöket az uniós jogban végrehajtani. A Bizottságnak adott esetben további megfontolás tárgyává kell tennie az EGT-n belüli repülésekre vonatkozó szabályokat is. Ennek keretében a Bizottságnak a jelentésében foglalkoznia kell az uniós joggal való összhang biztosításának szempontjával, különösen a verseny bármely torzulásának elkerülése és a tagállamokra és a légijármű-üzemeltetőkre háruló indokolatlan igazgatási terhek minimalizálása érdekében. A Bizottságnak a jelentéséhez adott esetben egy, az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak szóló javaslatot kell mellékelnie, amelynek összhangban kell állnia azzal a céllal, hogy a légi közlekedés megfelelően hozzájáruljon a 2030-ig tartó időszakra szóló, az egész gazdaságra kiterjedő uniós kibocsátáscsökkentési vállalás teljesítéséhez.
- (12) A globális piaci alapú intézkedés végrehajtásának előkészítése érdekében mihamarabb biztosítani kell, hogy adatok álljanak rendelkezésre a légiközlekedési tevékenységekből származó kibocsátásokra vonatkozóan. Ezeket a kibocsátásokat ugyanazon elvekkel összhangban kell nyomon követni, jelenteni és hitelesíteni, mint amelyek a légiközlekedési tevékenységekből származó kibocsátásoknak a 2003/87/EK irányelv szerinti nyomon követésére, jelentésére és hitelesítésére alkalmazandók. A Bizottságnak ezért az ICAO globális piaci alapú intézkedésének végrehajtása céljából olyan nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelkezéseket kell elfogadnia,

amelyek nem torzítják a versenyt. Ezeknek a rendelkezéseknek összhangban kell lenniük a 2003/87/EK irányelv 14. cikkének (1) bekezdésében említett rendeletben foglalt elvekkel, és biztosítaniuk kell, hogy a benyújtott kibocsátási jelentéseket az említett irányelv 15. cikkében említett hitelesítési elvekkel és követelményekkel összhangban ellenőrizzék. Ezeket a rendelkezéseket a 2003/87/EK irányelv szerinti nyomon követésre, jelentésre és hitelesítésre alkalmazandó eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

- (13) A légi közlekedés nitrogén-oxidok, vízpára, valamint szulfát- és koromrészecskék nagy magasságon történő kibocsátása révén is hatást gyakorol az éghajlatra, amely a tudományos kutatások szerint igen jelentős lehet. Az Éghajlatváltozási Kormányközi Testület becslése szerint a légi közlekedés által kifejtett teljes éghajlati hatás jelenleg 2–4-szer magasabb, mint az általa korábban okozott szén-dioxid-kibocsátások jelentette hatás önmagában. A további tudományos eredmények megjelenéséig a légi közlekedés által kifejtett valamennyi hatással foglalkozni kell, amennyire lehetséges. A 2008/101/EK irányelv 2008-ban előírta, hogy a Bizottság javaslatot nyújtson be a nitrogén-oxidokról. A Bizottságnak a technikai és politikai nehézségek ellenére fel kell gyorsítania az ezzel kapcsolatos munkát. Ezért elő kell mozdítani a kutatásokat a (kondenzcsíkként is ismert) kondenzációs csíkok kialakulásával, ezek pehelyfelhővé alakulásával, továbbá a szulfát-aeroszolok és a korom kisebb közvetlen hatásaival, valamint a hatékony enyhítő intézkedésekkel, köztük az operatív és technikai intézkedésekkel kapcsolatban.
- (14) Egyszerűsítésképpen és az igazgatási terhek csökkentése érdekében célszerű lehetővé tenni, hogy az EGT-n belüli repülésekkel évi 3 000 tonna szén-dioxidnál kevesebbet kibocsátó légi jármű-üzemeltetők a kibocsátásaik hitelesítése céljából igénybe vehessék a 606/2010/EU bizottsági rendeletben<sup>(1)</sup> jóváhagyott, a kis kibocsátók számára kifejlesztett eszközt. Az évi 1 000 tonnánál kevesebb szén-dioxidot kibocsátó, nem kereskedelmi légi jármű-üzemeltetőkre indokolt további tíz évig úgy tekinteni, hogy teljesítik a 2003/87/EK irányelv követelményeit; a tíz év során intézkedéseket kell kidolgozni annak érdekében, hogy a jövőben valamennyi üzemeltető hozzájáruljon a kibocsátáscsökkentéshez.
- (15) mivel ezen rendelet céljait, nevezetesen az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer hatálya légiközlekedési tevékenységekre vonatkozó jelenlegi korlátozásainak 2023. december 31-ig való meghosszabbítását és egy globális piaci alapú intézkedés 2021-től történő végrehajtásának előkészítését a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban annak 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 arányossági elvnek megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (16) A 2003/87/EK irányelvben megállapított, 2018. április 30-i átadási határidőre való tekintettel alapvetően fontos a jogbiztonság garantálása a légi jármű-üzemeltetők és a nemzeti hatóságok számára. Ennek megfelelően a rendeletnek az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetése napján kell hatályba lépnie.
- (17) A 2003/87/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

#### 1. cikk

A 2003/87/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 3c. cikk az alábbi bekezdéssel egészül ki:

„(3a) Az egységeknek az Európai Gazdasági Térségen (EGT) kívüli országokban található repülőterekre irányuló és az onnan kiinduló légi közlekedési tevékenységek céljára történő kiosztását 2023. december 31-ét követően a 28b. cikkben említett felülvizsgálatnak kell alávetni.”

<sup>(1)</sup> A Bizottság 606/2010/EU rendelete (2010. július 9.) 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. A 3d. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(2) 2013. január 1-jétől kezdődően az egységek 15 %-a kerül árverésre. A Bizottság tanulmányt készít arról, hogy az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer és a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által kidolgozott piaci alapú globális intézkedés összefüggésében a légiközlekedési ágazat képes-e a szén-dioxid-kibocsátási költségeket a fogyasztókra áthárítani. A tanulmányban értékelni kell, hogy a légiközlekedési ágazat az iparhoz és az energiaágazathoz képest mennyiben tudja áthárítani a szükséges kibocsátási egységek költségeit; mindezt azzal a céllal, hogy a 28b. cikk (2) bekezdésében említett felülvizsgálatot követően a Bizottság javaslatot nyújtson be az árverés útján értékesíthető egységek arányának növelésére, figyelemmel az áthárított költségek elemzésének eredményére, továbbá mérlegelve a többi ágazathoz való hozzáigazítás lehetőségét és a különböző közlekedési eszközök versenyképességét.”

3. A 3d. cikk (4) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(4) Az egységek árverés útján történő értékesítéséből származó minden bevételt az éghajlatváltozásnak az Unióban és harmadik országokban való kezelésére, többek között az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésére, az Unióban és harmadik országokban – különösen a fejlődő országokban – az éghajlatváltozás hatásaihoz történő alkalmazkodásra, az éghajlatváltozás mérséklését és az ahhoz való alkalmazkodást célzó, különösen a repüléstechnika és a légi közlekedés területén folytatott kutatás és fejlesztés finanszírozására, az alacsony kibocsátású közlekedésen keresztüli kibocsátáscsökkentésre, valamint az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer igazgatási költségeinek fedezésére kell fordítani. Az árverésből befolyt bevételeket emellett a légiközlekedési ágazatból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére irányuló olyan közös projektek finanszírozására kell fordítani, mint az »Egységes európai égbolt« légitforgalmi szolgáltatási kutatás (SESAR) közös vállalkozás és a Tiszta Égbolt közös technológiai kezdeményezések, illetve bármely olyan kezdeményezés, amely lehetővé teszi a GNSS széles körű elterjesztését a műholdas navigációban, valamint az interoperábilis kapacitások kialakítását valamennyi tagállamban, különös tekintettel azokra a projektekre, amelyek fejlesztik a léginavigációs infrastruktúrákat, a léginavigációs szolgáltatásokat és a légtér használatát. Az árverés útján történő értékesítésből származó bevételeket fel lehet használni a Globális Energiahatékonysági és Megújulóenergia-alaphoz történő hozzájárulásoknak, valamint az erdők pusztulásának elkerülése érdekében tett intézkedéseknek a finanszírozására is. Az említett bevételeket kutatási és innovációs célú társfinanszírozásra fordító tagállamoknak különös figyelmet kell fordítaniuk a 9. kutatási keretprogramba tartozó programokra és kezdeményezésekre. Az uniós vállalkozások teljesítése szempontjából elengedhetetlen az egységek ezen irányelv szerinti elárverezéséből származó bevételek felhasználásának az átláthatósága.

A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot az e bekezdés első albekezdése alapján tett intézkedésekről.”

4. A 12. cikk (3) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A tagállamok a 2020. december 31-ig tartó időszak tekintetében gondoskodnak mind arról, hogy minden létesítmény üzemeltetője minden év április 30-ig átadjon annyi kibocsátáskereskedelmi egységet – a II. fejezet szerint kiosztott egységek kivételével –, amennyi az előző naptári évben az adott létesítményből származó, a 15. cikknek megfelelően ellenőrzött teljes kibocsátása, mind pedig arról, hogy ezeket az egységeket ezt követően töröljék. A tagállamok a 2021. január 1-jétől kezdődő időszak tekintetében – a 28b. cikkben említett felülvizsgálat függvényében – gondoskodnak mind arról, hogy minden létesítmény üzemeltetője minden év április 30-ig átadjon annyi kibocsátáskereskedelmi egységet, amennyi az előző naptári évben az adott létesítményből származó, a 15. cikknek megfelelően ellenőrzött teljes kibocsátása, mind pedig arról, hogy ezeket az egységeket ezt követően töröljék.”

5. A 12. cikk a következő bekezdéssel egészül ki a (3a) bekezdés előtt:

„(3-a) Az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer környezetvédelmi integritásának védelme érdekében a légi jármű-üzemeltetőknek és az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerben részt vevő egyéb üzemeltetőknek – amennyiben és ameddig szükséges – tilos olyan tagállam által kiadott egységeket használniuk, amely tekintetében megszűntek a légi jármű-üzemeltetőkre és egyéb üzemeltetőkre vonatkozó kötelezettségek. A 19. cikkben említett jogi aktusnak tartalmaznia kell azokat az intézkedéseket, amelyek az e bekezdésben említett esetekben szükségesek.”

6. A 28a. cikk a következőképpen módosul:

- a) a cím helyébe a következő szöveg lép:

„Az ICAO piaci alapú globális intézkedésének végrehajtását megelőzően alkalmazandó eltérések”;

- b) az (1) bekezdés a következőképpen módosul:

- i. az a) és b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) az EGT-n kívüli országokban található repülőterekre irányuló, illetve onnan kiinduló, a 2013. január 1. és 2023. december 31. közötti időszakban az egyes naptári években végrehajtott repülésekből származó összes kibocsátás, a 28b. cikkben említett felülvizsgálat függvényében;

b) valamely, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 349. cikkének értelmében vett legkülső régióban található repülőtér és az EGT valamely más régiójában található repülőtér közötti, a 2013. január 1. és 2023. december 31. közötti időszakban az egyes naptári években végrehajtott repülésekből származó összes kibocsátás, a 28b. cikkben említett felülvizsgálat függvényében.”;

ii. a c) pontot el kell hagyni;

c) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A 3e. és 3f. cikktől eltérve, az e cikk (1) bekezdésének a) és b) pontjában foglalt eltérések hatálya alá tartozó légi jármű-üzemeltetők számára minden évben az átadási kötelezettség e pontokban előírt csökkentésével arányosan csökkentett mennyiségű ingyenes egységet kell kiosztani.

A 3f. cikk (8) bekezdésétől eltérve, a külön tartalékalapból kiosztásra nem kerülő egységeket törölni kell.

2021. január 1-jétől kezdődően a légi jármű-üzemeltetőknek kiosztott egységek száma tekintetében – a 28b. cikkben említett felülvizsgálat függvényében – alkalmazni kell a 9. cikkben említett lineáris csökkentési tényezőt.

A 2017. január 1-jétől 2023. december 31-ig tartó időszakban folytatott tevékenység vonatkozásában a tagállamok 2018. szeptember 1-je előtt közzéteszik az egyes légi jármű-üzemeltetőknek kiosztott légiközlekedési egységek számát.”;

d) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A 3d. cikk (3) bekezdésétől eltérve, az egyes tagállamok által a 2013. január 1-jétől 2023. december 31-ig tartó időszak vonatkozásában árverés útján értékesítendő egységek mennyiségét csökkenteni kell oly módon, hogy ez a mennyiség megfeleljen az adott tagállamban légi közlekedés céljára kiosztott, olyan repülések által lefedett egységeknek, amelyekre nem terjednek ki az e cikk (1) bekezdésének a) és b) pontja szerinti eltérések.”;

e) a (6) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(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>, illetve ha egy légi jármű-üzemeltetőnek az e cikk (1) bekezdésének a) és b) pontjában említett repülésekből eltérő repülésekből származó összes éves kibocsátása kevesebb, mint 3 000 tonna CO<sub>2</sub>, akkor ezt a kibocsátást hitelesítettnek kell tekinteni, amennyiben meghatározása a kis kibocsátók számára rendelkezésre álló – az (EU) 606/2010 bizottsági rendelet (\*) által jóváhagyott, az Eurocontrol által annak 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.

(\*) A Bizottság 606/2010/EU rendelete (2010. július 9.) 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.)”;

f) a (7) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(7) Azon országokra, amelyekkel a 25. vagy 25a. cikk szerinti megállapodás jött létre, e cikk (1) bekezdése csak az említett megállapodás feltételeivel összhangban alkalmazandó.”;

g) a (8) bekezdést el kell hagyni.

7. A következő cikkek kerülnek beillesztésre:

„28b. cikk

#### **A Bizottság által az ICAO piaci alapú globális intézkedésének végrehajtására vonatkozóan végzett jelentéstétel és felülvizsgálat**

(1) A Bizottság 2019. január 1-je előtt, azt követően pedig rendszeresen tájékoztatja az Európai Parlamentet és a Tanácsot az ICAO-n belül folytatott, a 2021-től kezdődően a kibocsátásokra alkalmazandó piaci alapú globális intézkedés végrehajtását célzó tárgyalások előrehaladásáról, különösen a következőkkel kapcsolatban: i. a vonatkozó

ICAO-eszközök, így többek között a szabványok és az ajánlott gyakorlatok; ii. az ICAO-tanács által a piaci alapú globális intézkedésre vonatkozóan jóváhagyott ajánlások; iii. a globális kibocsátásiegység-forgalmi jegyzék létrehozása; iv. a harmadik országok által hozott, a 2021-től kezdődően a kibocsátásokra alkalmazandó piaci alapú globális intézkedés végrehajtását célzó nemzeti intézkedések; v. a harmadik országok által megfogalmazott fenntartások következményei; valamint vi. az egyéb releváns nemzetközi fejlemények és alkalmazandó eszközök.

A Bizottság az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezményének globális értékelésével összhangban jelentést tesz a légiközlekedési ágazat azon hosszú távú, nem kötelező erejű célkitűzésének elérésére irányuló erőfeszítésekről, hogy a légi közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátás 2050-ig a 2005-ös szint felére csökkenjen.

(2) A vonatkozó eszközök ICAO általi elfogadásától számított tizenkét hónapon belül, és még azelőtt, hogy a piaci alapú globális intézkedés életbe lépne, a Bizottság jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyben megfontolja, hogy ezen irányelv felülvizsgálatának keretében hogyan lehet az említett eszközöket az uniós jogban végrehajtani. A Bizottság e jelentésben adott esetben megfontolás tárgyává teszi az EGT-n belüli repülésekre vonatkozó szabályokat is. A Bizottság megvizsgálja továbbá a piaci alapú globális intézkedés célját és általános környezeti integritását, ideértve a Párizsi Megállapodásban foglalt célokhoz viszonyított általános célkitűzését, a részvétel szintjét, a végrehajthatóságot, az átláthatóságot, az előírások megsértése esetén alkalmazandó szankciókat, a nyilvánosság részvételének folyamatait, a kibocsátások ellentételezésére használt egységek minőségét, a kibocsátások nyomon követését, bejelentését és hitelesítését, a forgalmi jegyzékeket, az elszámoltathatóságot, valamint a bioüzemanyagok használatára vonatkozó szabályokat. Ezen túlmenően a jelentésben azt is megfontolás tárgyává kell tenni, hogy felül kell-e vizsgálni a 28c. cikk (2) bekezdése alapján elfogadott rendelkezéseket.

(3) Az e cikk (2) bekezdésében említett jelentéshez a Bizottságnak adott esetben az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak szóló, a 28a. cikkben foglalt eltérések módosítására, törlésére, meghosszabbítására, illetve felváltására irányuló olyan javaslatot kell mellékelnie, amely – az uniós klímapolitikai fellépések teljeskörű környezeti integritásának és hatékonyságának megőrzését célozva – összhangban van az uniós gazdaság egészére vonatkozó, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésére irányuló, 2030-ig szóló vállalással.

28c. cikk

#### **A piaci alapú globális intézkedéssel kapcsolatos nyomon követésre, jelentésre és hitelesítésre vonatkozó rendelkezések**

(1) A Bizottság rendelkezéseket fogad el annak érdekében, hogy az ICAO piaci alapú globális intézkedésének végrehajtása céljából az intézkedés hatálya alá tartozó minden útvonalon biztosítani lehessen a kibocsátások megfelelő nyomon követését, jelentését és hitelesítését. Ezeknek a rendelkezéseknek a vonatkozó, az ICAO-n belül elfogadott eszközökön kell alapulniuk, meg kell akadályozniuk a verseny torzulását, összhangban kell lenniük a 14. cikk (1) bekezdésében említett rendeletben foglalt elvekkel, és biztosítaniuk kell, hogy a benyújtott kibocsátási jelentéseket a 15. cikkben említett hitelesítési elvekkel és kritériumokkal összhangban ellenőrizzék.

(2) Az e cikk (1) bekezdésében említett rendelkezéseket a 14. és a 15. cikkben említett eljárással összhangban kell elfogadni.”

8. A 30. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(5) A Bizottság 2020. január 1-je előtt naprakész elemzést készít a légi közlekedés nem szén-dioxiddal kapcsolatos hatásairól, amelyhez adott esetben jogalkotási javaslatot csatol arról, hogy e hatásokat miként lehet a legmegfelelőbbben kezelni.”

9. Az I. melléklet k) pontjában a „2020.” helyébe „2030.” lép.

2. cikk

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

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

Kelt Strasbourgban, 2017. december 13-án.

*az Európai Parlament részéről*

*az elnök*

A. TAJANI

*a Tanács részéről*

*az elnök*

M. MAASIKAS

---