



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2022. június 25.
(OR. fr, en)

Intézményközi referenciaszám:
2021/0207(COD)

10509/22
ADD 2

CLIMA 304
ENV 640
ENER 322
TRANS 426
COMPET 522
ECOFIN 650
AVIATION 144
CODEC 966

FELJEGYZÉS

Küldi:	az elnökség
Címzett:	a Tanács
Biz. dok. sz.:	10917/21 - COM (2021) 552 final
Tárgy:	„Irány az 55%!” intézkedéscsomag Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a 2003/87/EK irányelvnek a légi közlekedésnek az uniós gazdaság egészére vonatkozó kibocsátáscsökkentési célhoz való hozzájárulása tekintetében történő módosításáról és egy piaci alapú globális intézkedés megfelelő végrehajtásáról – Általános megközelítés

A Környezetvédelmi Tanács 2022. június 28-i ülésének előkészítése céljából mellékelten továbbítjuk a delegációknak a fenti tárgyra vonatkozó elnökségi kompromisszumos szöveget.

Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a 2003/87/EK irányelvnek a légi közlekedésnek az uniós gazdaság egészére vonatkozó kibocsátáscsökkentési célhoz való hozzájárulása tekintetében történő módosításáról és egy piaci alapú globális intézkedés megfelelő végrehajtásáról¹

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 192. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére²,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére³,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

¹ Az elnökségi kompromisszumos szöveg előző változatához képest tett változtatásokat **félkövér és aláhúzott** szedés, a törlést pedig [...] jelzi. A korábban végzett módosításokat aláhúzás jelöli.

² HL C [...], [...], [...]. o.

³ HL C [...], [...], [...]. o.

mivel:

- (1) A 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁴ létrehozta az üvegházhatású gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmének rendszerét annak érdekében, hogy előmozdítsa az üvegházhatású gázok kibocsátásának költséghatékony és gazdaságos módon történő csökkentését. A légi közlekedési tevékenységek a 2008/101/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel⁵ kerültek be az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerbe.
- (2) Az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye (UNFCCC) keretében 2015 decemberében elfogadott Párizsi Megállapodás 2016 novemberében hatályba lépett (a továbbiakban: Párizsi Megállapodás)⁶. A Párizsi Megállapodás részes felei megállapodtak abban, hogy a globális átlaghőmérséklet emelkedését jóval az iparosodás előtti átlaghőmérsékletnél 2 °C-kal magasabb hőmérsékletszint alatt tartják, és törekednek arra, hogy a hőmérséklet-emelkedés az iparosodás előtti átlaghőmérséklet feletti 1,5 °C mértékre korlátozódjon. A Párizsi Megállapodás célkitűzéseinek elérése érdekében a gazdaság valamennyi ágazatának hozzá kell járulnia a kibocsátáscsökkentés megvalósításához, beleértve a nemzetközi légi közlekedést is.
- (3) A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Tanácsa 2018. június 27-i 214. ülészakának tizedik ülésén elfogadta a Nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok, Környezetvédelem – A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompensációs és -csökkentési rendszere (CORSIA) első kiadását (a Chicagói Egyezmény 16. mellékletének IV. kötete). Az Unió és tagállamai továbbra is támogatják a CORSIA-t, és elkötelezték annak a 2021–2023-as kísérleti szakasz kezdetétől történő végrehajtása mellett⁷.

⁴ 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.).

⁵ 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.).

⁶ Párizsi Megállapodás (HL L 282., 2016.10.19., 4. o.).

⁷ A Tanács (EU) 2020/954 határozata (2020. június 25.) a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetben a nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompensációs és -csökkentési rendszerében (CORSIA) 2021. január 1-jétől való önkéntes részvételről, valamint a légijármű-üzemeltetők 2021–2023-as időszakra vonatkozó kibocsátáskompensációs követelményeinek kiszámításához választott lehetőségről szóló értesítéssel kapcsolatban az Európai Unió által képviselendő álláspontokról (HL L 212., 2020.7.3., 14. o.).

- (4) Az (EU) 2018/2027 tanácsi határozattal⁸ összhangban a tagállamok értesítették az ICAO Titkárságát a CORSIA és az EU ETS közötti különbségekről. A cél az uniós vívmányok és a jövőbeli szakpolitikai mozgástér, valamint az éghajlat-politikai törekvések uniós szintjének megőrzése, valamint az Európai Parlament és a Tanács kizárólagos szerepének fenntartása az uniós jogszabályok tartalmának meghatározásában. A 2003/87/EK irányelv e módosításának elfogadását követően a CORSIA és az EU ETS közötti eltérésekről az ICAO Titkárságának küldött értesítést aktualizálni kell egy, az uniós jognak megfelelő eltérésekről szóló második értesítéssel, hogy az tükrözze az uniós jogban tett módosításokat.
- (5) Az éghajlattal és a környezettel kapcsolatos kihívások kezelése, valamint a Párizsi Megállapodás célkitűzéseinek elérése a Bizottság által 2019. december 11-én elfogadott, „Az európai zöld megállapodás” című közlemény⁹ középpontjában áll.
- (6) Az Unió és tagállamai által az UNFCCC Titkárságához 2020. december 17-én benyújtott aktualizált, nemzetileg meghatározott kibocsátáscsökkentési kötelezettségvállalásban az Unió vállalta, hogy az 1990-es szinthez képest 2030-ig legalább 55 %-kal csökkenti gazdasága egészének nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátását¹⁰.
- (7) Az Unió az (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendelettel¹¹ jogszabályban rögzítette célkitűzésként a gazdaság egészére kiterjedő klímasemlegesség 2050-ig történő megvalósítását. Az említett rendelet megállapít egy kötelező, az uniós nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátásra (tehát az elnyelések levonása utáni kibocsátásra) vonatkozó kötelezettségvállalást is, amely szerint azt az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal kell csökkenteni 2030-ig.

⁸ 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.).

⁹ COM(2019) 640 final.

¹⁰ https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról (európai klímarendelet) (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.).

- (8) A 2003/87/EK irányelv e módosításának célja, hogy a légi közlekedés tekintetében végrehajtsa a Párizsi Megállapodás keretében vállalt uniós hozzájárulásokat, valamint az (EU) 2021/... rendeletben rögzített, a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátásnak 2030-ig az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal történő csökkentésére irányuló, az EU 2030-ra vonatkozó kötelező uniós éghajlat-politikai célkitűzésének eléréséhez szükséges szabályozási keretet.
- (9) A légi közlekedésnek hozzá kell járulnia az Unió 2030-ra vonatkozó éghajlat-politikai célkitűzéséhez szükséges kibocsátáscsökkentési erőfeszítésekhez. Ezért a légi közlekedési kibocsátási egységek teljes mennyiségét össze kell vonni, és alkalmazni kell rá a lineáris csökkentési tényezőt.
- (10) Az éghajlatváltozással kapcsolatos ambiciózusabb célok eléréséhez a lehető legtöbb erőforrást kell az éghajlatvédelmi átállásra fordítani. Következésképpen minden olyan, árverésből származó bevételt, amely nem tartozik az uniós költségvetéshez, az éghajlatváltozással kapcsolatos célokra kell felhasználni.
- (11) A 2003/87/EK irányelv 28b. cikkének (3) bekezdésével összhangban az Uniónak értékelnie kell az ICAO CORSIA rendszerét, és azt szükség szerint, az Unió gazdaságának egészére vonatkozó, 2030-ig teljesítendő kibocsátáscsökkentési kötelezettségvállalással összhangban kell végrehajtania.
- (12) A légi közlekedési kibocsátási egységek teljes mennyiségét az EGT-n belüli repülőterekről induló és az EGT-ben, Svájcban vagy az Egyesült Királyságban található repülőtérre érkező járatokra vonatkozó kiosztás szintjén kell összevonni. A 2024. évre vonatkozó kiosztásnak az aktív légijármű-üzemeltetők részére 2023-ban megállapított teljes kiosztáson kell alapulnia, amelyet a 2003/87/EK irányelv 9. cikkében meghatározott lineáris csökkentési tényezővel csökkenteni kell. A kiosztás szintjét növelni kell azon útvonalak figyelembevétele érdekében, amelyek 2023-ban nem tartoztak az EU ETS hatálya alá, de 2024-től az EU ETS hatálya alá tartoznak.
- (13) A kibocsátási egységek légi közlekedési ágazatban történő kiosztása során a 2003/87/EK irányelv e módosításának hatálybalépését követő évtől kezdődően növelni kell az árverés útján történő értékesítést, figyelembe véve az ágazat azon képességét, hogy áthárítsa a megnövekedett szén-dioxid-kibocsátási költségeket. 2024-től 2026-ig fokozatosan meg kell szüntetni az ingyenes kiosztást, 2027-től pedig teljes körű árverést kell megvalósítani.

- (13a) A fosszilis üzemanyagok használatáról a fenntartható légijármű-üzemanyagok egyre növekvő használatára való átállás szerepet játszana a légi közlekedés dekarbonizációjának megvalósításában. Tekintettel azonban a légijármű-üzemeltetők közötti magas szintű versenyre, a fenntartható légijármű-üzemanyagok kialakulóban lévő uniós piacára, valamint a fosszilis kerozin és az alternatív üzemanyagok közötti jelentős árkülönbségre, ezt az átállást a kínálati oldalra vonatkozó szakpolitikák – például a [RefuelEU Aviation rendelet] – és a keresleti oldalra vonatkozó szakpolitikák ötvözésével kell előmozdítani, megfelelő, az említett árkülönbségek áthidalását célzó átmeneti támogatással ösztönözve az elsőként lépőket. Ezért a 2024. január 1-jétől 2030. december 31-ig tartó időszakban a kibocsátási egységeket a kompenzációs különbözeti szerződésekhez hasonlóan kell kiosztani, lefedve a fosszilis kerozin és a [RefuelEU Aviation rendelet] 4. cikkének (1) bekezdésében meghatározott üzemanyagok közötti fennmaradó árkülönbség egy részét. Ezeknek a kibocsátási egységeknek figyelembe kell venniük a szén-dioxid-árat az üvegházhatásúgáz-kibocsátás fokozott csökkentésének előmozdításával összefüggésben, az (EU) 2018/2066 bizottsági végrehajtási rendelet szerint bejelentett, felhasznált üzemanyagok mennyiségével arányosan. E célra 2024. január 1-jétől 2030. december 31-ig legfeljebb 20 millió kibocsátási egységet kell fenntartani. Ezeket a kibocsátási egységeket a légi közlekedés tekintetében rendelkezésre álló összes kibocsátási egységből kell elkülöníteni, és kizárólag az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer hatálya alá tartozó járatokra szabad felhasználni, megkülönböztetéstől mentesen.
- (14) A 2003/87/EK irányelvet az elfogadható megfelelési egységek tekintetében is módosítani kell annak érdekében, hogy figyelembe lehessen venni az ICAO Tanács 2019. márciusi 216. ülészakán a CORSIA alapvető elemeként elfogadott, az egységek alkalmazhatóságára vonatkozó kritériumokat. Az Unióban székhellyel rendelkező légitársaságok számára lehetővé kell tenni, hogy a CORSIA-ban részt vevőnek tekintett harmadik országokba irányuló vagy onnan induló járatok esetében [...] egységeket használjanak fel a megfelelés céljára. Annak biztosítása érdekében, hogy a CORSIA uniós végrehajtása támogassa a Párizsi Megállapodás céljait és ösztönözze a CORSIA-ban való széles körű részvételt, [...] az egységeknek a Párizsi Megállapodásban részes és a CORSIA-ban részt vevő államoktól kell származniuk, és el kell kerülni [...] az egységek kétszeres beszámítását.

- (15) Az [...] egységeknek a 2003/87/EK irányelv 11a. cikkével összhangban történő felhasználására vonatkozó egységes feltételek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni azon [...] egységek jegyzékének elfogadása céljából, amelyeket az ICAO Tanács elfogadhatónak ítélt a CORSIA-nak való megfelelés céljából, és amelyek megfelelnek a fenti alkalmazhatósági feltételeknek. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹² megfelelően kell gyakorolni.
- (16) Annak érdekében, hogy biztosított legyen a részt vevő felek általi engedélyezéshez szükséges rendelkezések megléte, a részt vevő felek nemzetileg meghatározott hozzájárulásai alá tartozó emberi eredetű (forrásonkénti) kibocsátásokra és (nyelőnkénti) eltávolításokra vonatkozó jelentéstétel időben történő kiigazítása, valamint az, hogy nem kerülhet sor kétszeres elszámolásra és a globális kibocsátások nettó növekedésére, végrehajtási hatásköröket kell ruházni a Bizottságra az ilyen rendelkezésekre vonatkozó részletes követelmények megállapítása céljából. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹³ megfelelően kell gyakorolni.

¹² Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

¹³ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

- (17) [...] Az Unióban székhellyel rendelkező [...] légitársaság-üzemeltetők esetében a CORSIA-ra vonatkozó kibocsátáskompenzációs követelmények kiszámítását az ICAO-nak a nemzetközi légi közlekedésben alkalmazott kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszerével kapcsolatos nemzetközi környezetvédelmi szabványai és ajánlott gyakorlatai alapján kell elvégezni, figyelembe véve, hogy a CORSIA nem alkalmazandó az EGT területén található repülőtérrel induló és az EGT-ben, Svájcban vagy az Egyesült Királyságban található repülőtérre érkező [...] járatokra, a „tisztá elhatárolás” elve alapján. A Bizottságot végrehajtási hatáskörökkel kell felruházni egy olyan számítási módszer elfogadása céljából, amely figyelembe veszi az említett nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok, valamint a 2003/87/EK irányelv közötti különbségeket. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek megfelelően kell gyakorolni.
- (18) Annak érdekében, hogy a 2003/87/EK irányelv 25a. cikkének (3) bekezdése értelmében az említett irányelv szempontjából a CORSIA-t alkalmazónak tekintett országok jegyzékbe vétele egységes feltételek mellett történjen, a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni az EGT-országokon, Svájcban és az Egyesült Királyságon kívüli, az uniós jog alkalmazásában a CORSIA-ban részt vevőnek tekintett államok jegyzékének elfogadására és vezetésére. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek megfelelően kell gyakorolni.
- (19) Mivel a CORSIA végrehajtása és érvényesítése az Unión kívül székhellyel rendelkező légitársaság-üzemeltetők esetében kizárólag e légitársaság-üzemeltetők székhely szerinti országának a feladata [...], az Unión kívül székhellyel rendelkező légitársaság-üzemeltetők nem kötelezhetők arra, hogy egységeket töröljenek a CORSIA-nak ezen irányelv értelmében való megfelelés érdekében [...].

- (19a) Mivel az Unión kívüli székhellyel rendelkező légi jármű-üzemeltetők esetében a CORSIA végrehajtása és érvényesítése kizárólag e légi jármű-üzemeltetők származási országának hatáskörébe tartozik, a légi jármű-üzemeltető székhelye szerinti ország az Európán belüli repüléseket illetően – [...] amennyiben egy Unión kívüli székhelyű légi jármű-üzemeltető jelentős kibocsátással rendelkezik az EGT-n belüli repülésekből, illetve a valamely EGT-beli repülőtérrel Svájcba vagy az Egyesült Királyságba tartó repülésekből – bejelentheti a CORSIA alkalmazása tekintetében fennálló különbségeket. A 2003/87/EK irányelvet az ezzel összefüggő fejlemények fényében rendszeresen felül kell vizsgálni.
- (19b) A CORSIA-ban való részvétel ösztönzése, valamint az ugyanazon járatok tekintetében a CORSIA és az EU ETS eszközei közötti átfedések elkerülése érdekében a légi jármű-üzemeltetők nem kötelezhetők arra, hogy kibocsátási egységeket adjanak le az uniós jog alkalmazásában a CORSIA-ban részt vevőnek minősülő, az EGT-beli országoktól, Svájctól és az Egyesült Királyságtól eltérő országokba irányuló vagy onnan kiinduló repülésekből származó kibocsátások tekintetében.
- (20) Annak érdekében, hogy a járatok tekintetében biztosítani lehessen az egyenlő bánásmódot, az uniós jog alkalmazásában a CORSIA-ban részt nem vevőnek minősülő országokba irányuló és onnan kiinduló – az EGT-ben található repülőtérrel induló és az EGT-ben, Svájcban vagy az Egyesült Királyságban található repülőtérre érkező járatoktól eltérő – járatokat mentesíteni kell [...] a kibocsátási egységek leadására vagy törlésére vonatkozó kötelezettségek alól. Annak érdekében, hogy ösztönözni lehessen a CORSIA 2027-től kezdődő teljes körű végrehajtását, célszerű úgy rendelkezni, hogy a kibocsátási egységek leadására vonatkozó mentesség csak 2026. december 31-ig legyen alkalmazható a kibocsátásokra.
- (21) Az uniós jog alkalmazásában a CORSIA-ban részt nem vevőnek minősülő, az ENSZ meghatározása szerinti legkevésbé fejlett országokba és fejlődő kis szigetállamokba irányuló, illetve onnan induló járatokat – kivéve azokat az államokat, amelyek egy főre jutó GDP-je eléri vagy meghaladja az uniós átlagot – mentesíteni kell [...] a kibocsátási egységek leadására vagy törlésére vonatkozó kötelezettségek alól, mégpedig a mentességre vonatkozó lejárat dátum meghatározása nélkül.

- (22) Annak érdekében, hogy egységes feltételek mellett lehessen biztosítani a légi jármű-üzemeltetőknek a 2003/87/EK irányelv 12. cikkének (8) bekezdésében meghatározott [...] kibocsátáskompenzációs követelmények alóli mentesítését a CORSIA-t hazai jogukban kevésbé szigorú módon alkalmazó vagy a CORSIA rendelkezéseit nem az említett irányelv 25a. cikkének (7) bekezdése szerint, az összes légi jármű-üzemeltetővel szemben egyenlő módon alkalmazó országokba irányuló és onnan kiinduló repülésekből származó kibocsátások tekintetében, a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni annak érdekében, hogy az Unióban székhellyel rendelkező légitársaságokat mentesítse a repülésekből származó kibocsátásokra vonatkozó [...] kibocsátáskompenzációs követelmények alól, amennyiben a CORSIA kevésbé szigorú végrehajtása vagy érvényesítése miatt a verseny az uniós székhelyű légitársaságok kárára jelentős mértékben torzul a harmadik országban. A verseny torzulását az elszámolható [...] egységekkel vagy a kétszeres elszámolásra vonatkozó rendelkezésekkel kapcsolatos, kevésbé szigorú megközelítés okozhatja. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek megfelelően kell gyakorolni.
- (23) Annak biztosítása érdekében, hogy a CORSIA-t alkalmazó két különböző ország közötti útvonalakon egyenlő versenyfeltételek jöjjenek létre, amennyiben ezek az országok lehetővé teszik a légi jármű-üzemeltetők számára, hogy a 2003/87/EK irányelv 11a. cikkének (8) bekezdése alapján elfogadott jegyzékben szereplő egységektől eltérő egységeket használjanak, az említett irányelv 25a. cikkének (8) bekezdése értelmében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni annak érdekében, hogy tegye lehetővé, hogy a tagállami székhelyű légi jármű-üzemeltetők a 11a. cikk (8) bekezdése alapján elfogadott jegyzéken túl további egységtípusokat is használhassanak, vagy hogy a 11a. cikk (2) és (3) bekezdésében foglalt feltételek ne vonatkozzanak rájuk. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek megfelelően kell gyakorolni.
- (23a) A kerozin típusú sugárhajtómű-üzemanyag (Jet A1 vagy Jet A) tekintetében az EU ETS szerinti kibocsátási tényezőt össze kell hangolni az 1944. december 7-én aláírt, a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény (Chicagói Egyezmény) 16. mellékletének IV. kötetében ezen tüzelőanyagra megállapított kibocsátási tényezővel. A kerozin típusú sugárhajtómű-üzemanyag kibocsátási tényezőjének növekedése miatt nem változnak a kiosztási szintek, mivel a légi közlekedésnek kiosztott ingyenes kibocsátási egységek a nagyobb kibocsátáscsökkentés érdekében megszűnnek, és azokat árverés útján értékesítendő kibocsátási egységek váltják fel.

- (24) A CORSIA-t végrehajtó két harmadik ország közötti útvonalakon az egyenlő versenyfeltételek biztosítása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy a Szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el az említett útvonalakon egyéb [...] egységek elfogadására vonatkozóan. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban¹⁴ megállapított elvekkel összhangban kerüljön sor. Így különösen a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.
- (25) Különös figyelmet kell fordítani a hozzáférés előmozdítására az Unió legkülső régiói tekintetében. Éppen ezért 2030-ig ideiglenes eltérést kell biztosítani az EU ETS-től a valamely tagállam legkülső régiójában található repülőtér és ugyanazon tagállamban az említett legkülső régió kívül található másik repülőtér közötti repülésekből származó kibocsátások tekintetében, annak érdekében, hogy ki lehessen elégíteni a lakosok foglalkoztatással, oktatással és egyéb lehetőségekkel kapcsolatos legfontosabb igényeit. Ennek az eltérésnek ugyanezen okokból az ugyanazon legkülső régióban vagy ugyanazon tagállam különböző legkülső régióiban található repülőterek közötti repülésekre is ki kell terjedniük.
- (26) Az innováció átfogó megközelítése fontos az európai zöld megállapodás célkitűzéseinek eléréséhez és az európai ipar versenyképességéhez. Ez különösen nagy szerepet játszik a nehezen szén-dioxid-mentessé tehető ágazatok, például a légi közlekedés és a hajózás szempontjából, ahol üzemeltetési fejlesztések, alternatív klímasemleges üzemanyagok és technológiai megoldások kombinációját kell alkalmazni. A tagállamoknak ennek megfelelően biztosítaniuk kell, hogy a nemzeti átültető rendelkezések ne akadályozzák az innovációt, és technológiai szempontból semlegesek legyenek. Uniós szinten a szükséges K+I-erőfeszítéseket többek között a Horizont Európa keretprogram támogatja, amely az ETS hatálya alá tartozó ágazatok számára is jelentős finanszírozást és új eszközöket foglal magában.

¹⁴ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

- (26a) A(z) [XXX] [2021/0204(COD)] határozattal módosított 2003/87/EK irányelv 12. cikkének (8) bekezdésével összhangban az említett irányelv 12. cikkének (6) és (7) bekezdését 2024. december 31-ig vagy ezen irányelv átültetési időszakának végéig kell alkalmazni, attól függően, hogy melyik a korábbi időpont. Ezen irányelv átültetési határideje 2023. december 31., ezért addig az időpontig a 2003/87/EK irányelv 12. cikke (6)–(8) bekezdésének az ezen irányelv által bevezetett módosításokat megelőző változata alkalmazandó.
- (27) Mivel ezen irányelv céljait a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban az irányelv terjedelme és hatása miatt e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (28) A 2003/87/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 2003/87/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 3c. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdést el kell hagyni;

b) a cikk a következő (5), (5a), (5b), (6) és (7) bekezdéssel egészül ki:

„(5) A Bizottság a légijármű-üzemeltetők számára a 2024-es évre kiosztandó kibocsátási egységek teljes mennyiségét az I. melléklet hatálya alá tartozó légi közlekedési tevékenységet végző légijármű-üzemeltetőknek 2023-ban kiosztott teljes kibocsátási egység-mennyiség alapján, ez utóbbi mennyiséget a 9. cikkben meghatározott lineáris csökkentési tényezővel csökkentve határozza meg, és közzéteszi ezt a mennyiséget, valamint az ingyenes kiosztás azon mennyiségét, amelyet 2024-ben alkalmaztak volna [...] az ingyenes kiosztásra vonatkozó, [az e módosító rendelet] által bevezetett módosítások előtt hatályban lévő szabályok alapján.

(5a) A 2024. január 1-jétől 2030. december 31-ig tartó időszakra az (5) bekezdésben említett kibocsátási egységek teljes mennyiségéből legfeljebb 20 milliót – megkülönböztetéstől mentesen – fenn kell tartani a légijármű-üzemeltetők számára a [RefuelEU Aviation rendelet] 4. cikkének (1) bekezdésében meghatározott üzemanyagok használatának növelése céljából azon repülések esetében, amelyekre a kibocsátási egységek leadására vonatkozó, a 12. cikk (3) bekezdése szerinti követelmények vonatkoznak. Ezeket a kibocsátási egységeket ugyanúgy kell kiosztani, mint egy különbözeti szerződés esetében, a fosszilis kerozinnak a szén-dioxid-ár figyelembevételével megállapított ára és az érintett üzemanyagok ára közötti különbség egy részének fedezése céljából. E kibocsátási egységeknek a fosszilis kerozin és az érintett üzemanyagok közötti fennmaradó árkülönbséget 70 %-át kell fedezniük. Ha egy adott évben az ilyen üzemanyagok használatának növelését célzó kibocsátási egységek iránti igény magasabb, mint a rendelkezésre álló kibocsátási egységek volumene, azokat valamennyi érintett légijármű-üzemeltető esetében egyenlő mértékben csökkenteni kell.

(5b) Minden légi jármű-üzemeltető évente kérelmezheti kibocsátási egységek kiosztását a 2024. január 1. és 2030. december 31. közötti azon repülésekre vonatkozóan, amelyek tekintetében az érintett üzemanyagok használatának e repülésekre vonatkozóan bejelentett növelése alapján kibocsátási egységeket kell leadni az (EU) 2018/2066 bizottsági végrehajtási rendelet szerint bejelentett üzemanyag-felhasználásnak megfelelően. Ezeket a kibocsátási egységeket a tagállamok a kibocsátási egységek rendelkezésre állásától függően, a harmadik albekezdésben említett végrehajtási jogi aktussal összhangban osztják ki a légi jármű-üzemeltetőknek.

A Bizottság évente közzéteszi a Hivatalos Lapban a fosszilis kerozin és az érintett üzemanyagok közötti költségkülönbözetre vonatkozó információkat.

A Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok útján részletes szabályokat állapít meg a költségkülönbség éves kiszámítására, valamint a [ReFuelEU Aviation rendelet] 4. cikkének (1) bekezdésében meghatározott üzemanyagok használatának növelését célzó kibocsátási egységek kiosztására vonatkozóan, továbbá részletes szabályokat állapít meg az (EU) 2018/2066 bizottsági végrehajtási rendelettel összhangban bejelentett üzemanyag-felhasználás révén megtakarított üvegházhatásúgáz-kibocsátás kiszámítására, valamint a szén-dioxid-árnak a kiosztás során történő figyelembevételére vonatkozóan.

2028. január 1-jéig a Bizottság értékeli e bekezdés alkalmazását, és ezen értékelés eredményeit kellő időben benyújtja az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. E jelentést adott esetben olyan jogalkotási javaslat kísérheti, amely a kibocsátási egységek ingyenes kiosztásától eltérő eszközök révén ösztönzi a [ReFuelEU Aviation rendelet] 4. cikkének (1) bekezdésében meghatározott üzemanyagok használatának növelését, a [ReFuelEU Aviation rendelet] 14. cikke alapján elvégzendő felülvizsgálattal összhangban.

(6) Az EGT-ben található repülőtérrel induló olyan járatok esetében, amelyek az EGT-ben, Svájcban vagy az Egyesült Királyságban található repülőtérre érkeznek, és amelyek 2023-ban nem tartoznak az EU ETS hatálya alá, a légi jármű-üzemeltetőknek kiosztandó kibocsátási egységek teljes mennyiségét meg kell növelni azon kiosztási szintekkel – beleértve az ingyenes kiosztást és az árverést is –, amelyek akkor lettek volna érvényesek, ha a járatok az adott évben az EU ETS hatálya alá tartoztak volna, csökkentve a 9. cikkben meghatározott lineáris csökkentési tényezővel.

(7) A 12. cikk (2a) bekezdésétől, a 14. cikk (3) bekezdésétől és a 16. cikktől eltérve a tagállamoknak az említett rendelkezésekben meghatározott követelményeket teljesítettnek kell tekinteniük, és nem léphetnek fel a légi jármű-üzemeltetőkkel szemben a valamely tagállam legkülső régiójában található repülőtér és ugyanazon tagállamban a legkülső régió kívül található repülőtér[...] – beleértve az ugyanazon tagállam valamely legkülső régiójában található egyéb repülőtereket is – közötti repülésekből eredő, 2030-ig keletkező kibocsátások miatt.”

2. A 3d. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) 2024 és 2026 között a 3c. cikk (5) és (6) bekezdésében említett kibocsátási egységek 15 %-át, valamint a kibocsátási egységek fennmaradó 85 %-ának – amelynek tekintetében ingyenes kiosztásra került volna sor – egy részét árverés útján kell értékesíteni. A kibocsátási egységek fennmaradó részét ingyenesen kell kiosztani. Az eredetileg ingyenesen kiosztandónak minősülő kibocsátási egységek azon hányadát, amelyet árverés útján kell értékesíteni, az adott évekre vonatkozóan az alábbiak szerint növelni kell.

2024-ben a 25 %-át kell árverésre bocsátani a 3c. cikknek megfelelően közzétett azon kibocsátási egység-mennyiségnek, amelynek tekintetében ingyenes kiosztásra került volna sor.

[...]

[...] 2025-ben az 50 %-át kell árverésre bocsátani a 3c. cikknek megfelelően közzétett hirdetményben szereplő azon kibocsátási egység-mennyiségnek, amelynek tekintetében abban az évben ingyenes kiosztásra került volna sor.

[...] 2026-ban a 75 %-át kell árverésre bocsátani a 3c. cikknek megfelelően közzétett hirdetményben szereplő azon kibocsátási egység-mennyiségnek, amelynek tekintetében abban az évben ingyenes kiosztásra került volna sor.

[...] 2027. január 1-jétől kezdődően a 100 %-át kell árverésre bocsátani azon kibocsátási egység-mennyiségnek, amelynek tekintetében abban az évben ingyenes kiosztásra került volna sor, a 3c. cikk (5a) bekezdésében említett kibocsátási egység-mennyiség kivételével.”;

b) a cikk a következő (1a) [...] bekezdéssel egészül ki:

„[...] (1a) Az ingyenesen kiosztott kibocsátási egységeket a légi jármű-üzemeltetőknek a légi közlekedésből származó, 2023-ban jelentett hitelesített kibocsátásokból való részesedésük arányában kell kiosztani a légi jármű-üzemeltetők részére. Ennek a számításnak az olyan repülések tekintetében bejelentett, légi közlekedésből származó hitelesített kibocsátásokat is figyelembe kell vennie, amelyek csak 2024. január 1-jétől tartoznak az EU ETS hatálya alá. Az adott év június 30-ig az illetékes hatóságoknak ki kell adniuk az adott évre ingyenesen kiosztott kibocsátási egységeket.”;

c) a (2) bekezdést el kell hagyni;

d) a (3) bekezdés első mondatának helyébe a következő szöveg lép:

„A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 23. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy kiegészítse ezt az irányelvet a légi közlekedési kibocsátási egységek tagállamok általi, e cikk (1) [...] és (1a) bekezdése szerinti elárverezésére vonatkozó részletes szabályok tekintetében, beleértve azon árverési szabályokat is, amelyek az ilyen árverésből származó bevételek egy részének az EUMSZ 311. cikkének (3) bekezdése szerinti saját forrásként az Unió általános költségvetésébe történő átcsoportosításához szükségesek.”;

da) a (3) bekezdés harmadik mondatában „A 3c. cikk (1) bekezdésében említett időszakra 2010 a referenciaév, a 3c. cikkben említett minden ezt követő időszakra pedig az a naptári év” szövegrész helyébe „A 13. cikkben említett minden egyes időszakra az a naptári év a referenciaév” szövegrész lép;

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

„(4) A tagállamok határozzák meg az e fejezet hatálya alá tartozó kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítéséből származó bevételek felhasználását, kivéve a Szerződés 311. cikkének (3) bekezdésével összhangban saját forrásként meghatározott és az Unió általános költségvetésében szereplő bevételeket. A tagállamoknak a kibocsátási egységek elárverezéséből származó ezen bevételeket a 10. cikk (3) bekezdése szerint [...] javasolt felhasználniuk.”

3. A 3e. és a 3f. cikket el kell hagyni.

[...]¹⁵

5. A 11a. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1)–(3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) E cikk (2) és (3) bekezdésére is figyelemmel azok a légi jármű-üzemeltetők, amelyek valamely tagállam által kiállított üzemeltetési engedéllyel rendelkeznek, vagy amelyeket valamely tagállamban – többek között az adott tagállam legkülső régióiban, az adott tagállamhoz tartozó területeken és az adott tagállam egyéb területein – nyilvántartásba vettek, a következő egységeket használhatják az egységeknek a bejelentett mennyiség tekintetében való törlésére vonatkozó, a 12. cikk (8) bekezdése [...] szerinti kötelezettségeik teljesítésére:

a) a Párizsi Megállapodás 6. cikkének (4) bekezdése alapján létrehozott mechanizmusban részt vevő felek által engedélyezett egységek;

b) a jóváírási programokban részt vevő felek által engedélyezett olyan egységek, amelyeket az ICAO Tanács a (8) bekezdés alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban meghatározottak szerint alkalmazhatónak minősített;

¹⁵ Ugyanezt a javaslatot az általános módosító irányelv 1. cikkének (8) bekezdése is tartalmazza, és azt az említett irányelv (25) preambulumbekkezdése indokolja meg. Mivel a két jogalkotási javaslat vizsgálata párhuzamosan halad, javasoljuk, hogy a másik javaslatot csak akkor módosítsák, ha a preambulumban tartalmazza a vonatkozó indokolást.

- c) a felek megállapodásai által az (5) bekezdés szerint engedélyezett egységek;
- d) a 24a. cikk alapján uniós szintű projektek tekintetében kiadott egységek.

(2) Az (1) bekezdés a) és b) pontjában említett egységek akkor használhatók, ha a következő feltételek teljesülnek:

- a) olyan országból származnak, amely a felhasználás idején a Párizsi Megállapodás részes fele;
- b) olyan országból származnak, amely szerepel a 25a. cikk (3) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban mint a nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszerében (CORSIA) részt vevő ország. Ez a feltétel nem alkalmazandó a 2027 előtti kibocsátásokra, és nem alkalmazandó az Egyesült Nemzetek által meghatározott legkevesbé fejlett országokra és fejlődő kis szigetállamokra sem, kivéve azokat az országokat, amelyek egy főre jutó GDP-je eléri vagy meghaladja az uniós átlagot.

(3) Az (1) bekezdés a), b) és c) pontjában említett egységek abban az esetben használhatók, ha rendelkezések vannak érvényben a részt vevő felek általi engedélyezésre, ha időben kiigazítják a részt vevő felek nemzetileg meghatározott hozzájárulásai alá tartozó emberi eredetű (forrásonkénti) kibocsátásokra és (nyelőnkénti) eltávolításokra vonatkozó jelentéstételt, és ha nem kerül sor a globális kibocsátások kétszeres elszámolására, valamint nettó növekedésére.

A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben részletesebb – például jelentéstételi és nyilvántartási – követelményeket határoz meg az első albekezdésben említett rendelkezésekre, valamint az e rendelkezéseket alkalmazó államok vagy programok jegyzékbe vételére vonatkozóan. E rendelkezéseknek figyelembe kell venniük a legkevésbé fejlett országok és a fejlődő kis szigetállamok számára a (2) bekezdéssel összhangban biztosított rugalmassági mechanizmusokat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 17. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”;

c) a (4) bekezdést el kell hagyni;

d) a cikk a következő (8) bekezdéssel egészül ki:

„(8) A Bizottság végrehajtási jogi aktus~~okat~~**okat** fogad el, amelyekben felsorolja azokat az [...] egységeket, amelyeket az ICAO Tanács alkalmazhatónak minősített, és amelyek megfelelnek a (2) és (3) bekezdésben meghatározott feltételeknek. A Bizottság szükség esetén módosítja ezt a jegyzéket. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 17. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”

6. A 12. cikk a következőképpen módosul:

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

„(6) A tagállamok a (7) bekezdésben említett [...] végrehajtási jogi aktusban meghatározott módszernek megfelelően minden évben kiszámítják az előző naptári évre vonatkozó kibocsátáskompenzációt a 25a. cikk (3) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban felsorolt országokba irányuló, azokból kiinduló és azok közötti repülések, valamint a Svájc vagy az Egyesült Királyság és a 25a. cikk (3) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban felsorolt országok közötti repülések tekintetében [...], és erről minden év november 30-ig tájékoztatják a légi jármű-üzemeltetőket.

A tagállamok a (7) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktusban meghatározott módszernek megfelelően kiszámítják továbbá az adott CORSIA megfelelési időszakra vonatkozó teljes végleges kibocsátáskompenzációs követelményeket, és ezekről az adott CORSIA megfelelési időszak utolsó évét követő év november 30-áig tájékoztatják a légi jármű-üzemeltetőket.

A tagállamok azokat a légi jármű-üzemeltetőket tájékoztatják a kibocsátáskompenzáció szintjéről, amelyek az alábbi feltételek mindegyikének megfelelnek:

- a) a légi jármű-üzembentartó rendelkezik a tagállamok egyike által kiállított üzemeltetési engedéllyel vagy valamelyik tagállamban van lajstromba véve, az adott tagállam legkülső régióit, függő területeit és egyéb területeit is beleértve;
- b) éves szén-dioxid-kibocsátása meghaladja a 10 000 tonnát olyan légi járművek használatából eredően, amelyek az I. melléklet hatálya alá tartozó repüléseket végeznek és 5 700 kg-ot meghaladó maximális engedélyezett felszállótömeggel rendelkeznek – az ugyanazon tagállamból (ideértve ugyanazon tagállam legkülső régióit) induló és ugyanazon tagállamba érkező légi járműveket kivéve, 2019. január 1-jétől.

Az első albekezdés b) pontja vonatkozásában az alábbi típusú repülésekből származó szén-dioxid-kibocsátásokat figyelmen kívül kell hagyni:

- i. állami célú repülések;
- ii. humanitárius célú repülések;
- iii. egészségügyi célú repülések;
- iv. katonai célú repülések;
- v. tűzoltási célú repülések.”;

b) a szöveg a következő (7) és (8) bekezdéssel egészül ki:

„(7) [...] Az ICAO-nak a nemzetközi légi közlekedésben alkalmazandó kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszere szerinti, a (6) bekezdésben említett elvárt kibocsátáskompenzáció [...] kiszámítását a 25a. cikk (3) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban felsorolt országokba irányuló, azokból kiinduló és azok közötti repülések, valamint a Svájc vagy az Egyesült Királyság és a 25a. cikk (3) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban felsorolt országok közötti repülések tekintetében kell elvégezni.[...]”

A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben részletesebben meghatározza a légi jármű-üzemeltetőkre vonatkozó kibocsátáskompenzációs követelmények kiszámításának módszerét. E végrehajtási jogi aktusoknak az ICAO-nak a nemzetközi légi közlekedésben alkalmazandó, az előző albekezdésben említett kibocsátáskompenzációs és -csökkentési környezetvédelmi rendszerével [...] kapcsolatos nemzetközi környezetvédelmi szabványaiban és ajánlott gyakorlataiban említett módszeren kell alapulniuk. E módszert ugyanakkor az ezen irányelv rendelkezéseinek való megfelelés biztosításához szükséges mértékben ki kell igazítani e végrehajtási jogi aktusokban. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 22a. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

Az első ilyen végrehajtási jogi aktust [2024. május 1]-ig kell elfogadni. A Bizottság biztosítja, hogy az e cikk (6) bekezdésének hatálya alá tartozó egyetlen légi jármű-üzemeltetőt se terheljen olyan kibocsátáskompenzációs követelmény, amely a 2021–2023-as CORSIA megfelelési időszak alatt ugyanazon repülések tekintetében az ezen irányelv szerinti kibocsátási egységek leadására vonatkozó kötelezettségen felül merülne fel vagy azzal átfedésben lenne.

(8) [...] Azok a légi jármű-üzemeltetők, amelyek valamely tagállam által kiállított üzemeltetési engedéllyel rendelkeznek, vagy amelyeket valamely tagállamban – többek között az adott tagállam legkülső régióiban, az adott tagállamhoz tartozó területeken és az adott tagállam egyéb területein – nyilvántartásba vettek, csak az adott CORSIA megfelelési időszakra [...] vonatkozóan az adott tagállam által a (6) cikkkel összhangban bejelentett mennyiség tekintetében törölhetik a 11a. cikkben említett egységeket. A törlést a 2021–2023-as időszak kibocsátásai tekintetében 2025. január 31-ig, a 2024–2026-os időszak kibocsátásai tekintetében 2028. január 31-ig, a 2027–2029-es időszak kibocsátásai tekintetében 2031. január 31-ig, a 2030–2032-es időszak kibocsátásai tekintetében [...] 2034. január 31-ig, a 2033–2035-ös időszak kibocsátásai tekintetében pedig 2037. január 31-ig kell elvégezni.”

7. A 18a[...] cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdés első mondatában a „3c. cikkben említett bármely időszak” szövegrész helyébe a „13. cikkben említett bármely időszak” szöveg lép:

b) a (3) bekezdés b) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„b) 2024-től kezdődően legalább kétévenként frissíti a jegyzéket olyan légi jármű-üzemeltetők felvételével, amelyek ezt követően végeztek az I. mellékletben említett légi közlekedési tevékenységet. Amennyiben egy légi jármű-üzemeltető a jegyzék frissítését megelőző négy egymást követő naptári évben nem végzett az I. melléklet szerinti légi közlekedési tevékenységet, nem szerepelhet a frissített jegyzékben.”

8. A 23. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) és (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A Bizottságnak a 3d. cikk (3) bekezdésében, a 10. cikk (4) bekezdésében, a 10a. cikk (1) és (8) bekezdésében, a 10b. cikk (5) bekezdésében [...], a 19. cikk (3) bekezdésében, valamint a 22. cikkben, a 24. cikk (3) bekezdésében, a 24a. cikk (1) bekezdésében, a 25a. cikk (1) bekezdésében és a 28c. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása határozatlan időre szól 2018. április 8-tól kezdődő hatállyal.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 3d. cikk (3) bekezdésében, a 10. cikk (4) bekezdésében, a 10a. cikk (1) és (8) bekezdésében, a 10b. cikk (5) bekezdésében [...], a 19. cikk (3) bekezdésében, valamint a 22. cikkben, a 24. cikk (3) bekezdésében, a 24a. cikk (1) bekezdésében, a 25a. cikk (1) bekezdésében és a 28c. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.”;

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

„(6) A 3d. cikk (3) bekezdése, a 10. cikk (4) bekezdése, a 10a. cikk (1) és (8) bekezdése, a 10b. cikk (5) bekezdése [...], a 19. cikk (3) bekezdése, a 22. cikk, a 24. cikk (3) bekezdése, a 24a. cikk (1) bekezdése, a 25a. cikk (1) bekezdése és a 28c. cikk alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.”

9. A 25a. cikk szövege a következő, (3)[...]~~(8)~~ bekezdéssel egészül ki:

„(3) A Bizottság végrehajtási jogi aktust fogad el, amely felsorolja az EGT-országokon, Svájcban és az Egyesült Királyságon kívüli, ezen irányelv vonatkozásában a CORSIA-t alkalmazónak tekintett országokat [...]. A végrehajtási jogi aktust a 22a. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

(4) A (3) bekezdés alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban felsorolt országokba irányuló vagy azokból kiinduló repülésekből származó kibocsátások tekintetében [...] a légi jármű-üzemeltetők [...] nem kötelesek a 12. cikk (3) bekezdésével összhangban kibocsátási egységeket leadni.

(5) A 2026. december 31-ig keletkező, az EGT és a (3) bekezdés alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban nem szereplő országok közötti repülésekből – a Svájcba és az Egyesült Királyságba irányuló repüléseket kivéve – származó kibocsátások tekintetében a légi jármű-üzemeltetők nem kötelesek a 12. cikk (3) bekezdésével összhangban kibocsátási egységeket leadni [...].

(6) A (3) bekezdés alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban felsoroltaktól és az uniós átlagot elérő vagy meghaladó egy főre jutó GDP-vel rendelkezőktől eltérő, az Egyesült Nemzetek Szervezete által meghatározott legkevésbé fejlett országokba és fejlődő kis szigetállamokba irányuló vagy onnan kiinduló repülésekből származó kibocsátások tekintetében a légi jármű-üzemeltetők nem kötelesek a 12. cikk (3) bekezdésével összhangban kibocsátási egységeket leadni [...].

(7) Amennyiben a Bizottság megállapítja, hogy a verseny olyan jelentős torzulása áll fenn, amely hátrányosan érinti a valamely tagállam által kiállított üzembentartási engedéllyel rendelkező vagy valamely tagállamban lajstromozott légi jármű-üzemeltetőket, ideértve az adott tagállam legkülső régióit, az adott tagállamhoz tartozó területeket és az adott tagállam egyéb területeit, a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el az említett légi jármű-üzemeltetőknek a 12. cikk (8) bekezdése szerinti átadási követelmények alóli mentesítésére az ilyen országokba irányuló és onnan kiinduló repülésekből származó kibocsátások tekintetében. A verseny torzulását okozhatja az a harmadik ország, amely nemzeti jogában kevésbé szigorú módon alkalmazza a CORSIA-t, vagy nem azonos módon érvényesíti a CORSIA rendelkezéseit valamennyi légi jármű-üzemeltetővel szemben. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 22a. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(8) Azon légi jármű-üzemeltetők esetében, amelyek valamely tagállam által kiállított üzembentartási engedéllyel rendelkeznek, vagy amelyeket valamely tagállamban – többek között az adott tagállam legkülső régióiban, az adott tagállamhoz tartozó területeken és az adott tagállam egyéb területein – nyilvántartásba vettek, a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy olyan végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el, amelyek lehetővé teszik az említett légi jármű-üzemeltetők számára, hogy az említett jegyzéken szereplő egységtípusok mellett további egységtípusokat is használhassanak, vagy hogy a 11a. cikk (2) és (3) bekezdésében foglalt feltételek ne vonatkozzanak rájuk az ilyen repülésekből származó kibocsátások tekintetében. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 22a. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”

9a. A 28a. cikk (6) bekezdésében „A 3 g., a 12., a 15. és a 18a. cikktől eltérve” szövegrész helyébe „A 12., a 15. és a 18a. cikktől eltérve” szöveg lép.

10. Az I. melléklet a következőképpen módosul:

a) a táblázatban a „Tevékenységek” oszlop „Légi közlekedés” bejegyzése második bekezdésének¹⁶ helyébe a következő szöveg lép:

„A 25a. cikk (3) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban felsorolt két különböző országban található repülőterek közötti, a Svájc vagy az Egyesült Királyság és a 25a. cikk (3) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban felsorolt országok közötti, valamint a 12. cikk (6) bekezdése, a 12. cikk (7) bekezdése és a 28c. cikk alkalmazásában a két különböző harmadik országban található repülőterek közötti bármely egyéb, olyan légijármű-üzemeltetők által végrehajtott repülések, amelyek megfelelnek az alábbi feltételek mindegyikének:

a) a légijármű-üzembentartó rendelkezik a tagállamok egyike által kiállított üzemeltetési engedéllyel vagy valamelyik tagállamban van lajstromba véve, az adott tagállam legkülső régióit, függő területeit és egyéb területeit is beleértve;

b) éves szén-dioxid-kibocsátása meghaladja a 10 000 tonnát olyan légi járművek használatából eredően, amelyek az I. melléklet hatálya alá tartozó repüléseket végeznek és 5 700 kg-ot meghaladó maximális engedélyezett felszállótömeggel rendelkeznek – az ugyanazon tagállamból (ideértve ugyanazon tagállam legkülső régióit) induló és ugyanazon tagállamba érkező légi járműveket kivéve, 2019. január 1-jétől. E pont alkalmazásában az alábbi típusú repülésekből származó kibocsátásokat figyelmen kívül kell hagyni: i. állami célú repülések; ii. humanitárius célú repülések; iii. egészségügyi célú repülések; iv. katonai célú repülések; v. tűzoltási célú repülések.”;

b) a táblázatban a „Tevékenységek” oszlop „Légi közlekedés” bejegyzése i. pontjában a „30 000” helyébe „50 000” lép;

¹⁶ Az értesítésről szóló határozatnak a Coreper által a 9366/22 dokumentumban jóváhagyott szövege által bevezetve – a 2021/0204(COD) számú javaslattal kapcsolatos tárgyalások végeredményétől függ.

10a. Az Ia.¹⁷ mellékletet el kell hagyni.

11. A IV. melléklet B. része az ötödik bekezdés végén a következő mondattal egészül ki:

„A kerozin típusú sugárhajtómű-üzemanyag (Jet A1 vagy Jet A) kibocsátási tényezője 3,16 (t CO₂/t tüzelőanyag).”

2. cikk

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 2023. december 31-ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul közlik a Bizottsággal.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

- (2) A tagállamok közlik a Bizottsággal belső joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

3. cikk

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

¹⁷ Az értesítésről szóló határozatnak a Coreper által a 9366/22 dokumentumban jóváhagyott szövege által bevezetve.

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök
