



Az Európai Unió  
Tanácsa

Brüsszel, 2020. május 19.  
(OR. en)

8122/20

---

---

Intézményközi referenciaszám:  
2020/0096(NLE)

---

---

AVIATION 85  
CLIMA 88  
RELEX 349

## FEDŐLAP

---

|                    |   |
|--------------------|---|
| Küldi:             | az Európai Bizottság főtitkára részéről<br>Jordi AYET PUIGARNAU igazgató  |
| Az átvétel dátuma: | 2020. május 19.   |
| Címzett:           | Jeppé TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára  |
| Biz. dok. sz.:     | COM(2020) 219 final   |
| Tárgy:             | javaslat – A TANÁCS HATÁROZATA az (EU) 2016/915 tanácsi határozatnak a Covid19-világjárvány következményeinek a CORSIA összefüggésében való figyelembevétel céljából a szén-dioxid-kibocsátás növekedésének mérésére szolgáló referencia-időszak tekintetében történő módosításáról |

---

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2020) 219 final számú dokumentumot.

---

Melléklet: COM(2020) 219 final



Brüsszel, 2020.5.19.  
COM(2020) 219 final

2020/0096 (NLE)

Javaslat

## A TANÁCS HATÁROZATA

**az (EU) 2016/915 tanácsi határozatnak a Covid19-világjárvány következményeinek a CORSIA összefüggésében való figyelembevétele céljából a szén-dioxid-kibocsátás növekedésének mérésére szolgáló referencia-időszak tekintetében történő módosításáról**

## INDOKOLÁS

### **1. A JAVASLAT TÁRGYA**

Ez a javaslat – amelyet a Covid19-világjárvány következtében fogadtak el – egy olyan határozatra vonatkozik, amely a szén-dioxid-kibocsátás növekedésének mérésére szolgáló referencia-időszak (a továbbiakban: alapidőszak) tekintetében kiigazítja az Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetben (ICAO) a nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompensációs és -csökkentési rendszerével (CORSIA) kapcsolatban képviselendő álláspontot.

### **2. A JAVASLAT HÁTTERE**

#### **2.1. A Chicagói Egyezmény és a Párizsi Megállapodás**

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

Az Egyesült Nemzetek Éghajlatváltozási Keretegyezménye Részes Feleinek Konferenciája 2015 decemberében fogadta el a Párizsi Megállapodást, amelynek 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. A kibocsátáscsökkentési célok teljesítéséből valamennyi gazdasági ágazatnak ki kell vennie a részét, így a nemzetközi légi közlekedésnek is.

Valamennyi EU-tagállam részes fele mind az egyezménynek, mind a megállapodásnak. Az EU és tagállamai részes felei a Párizsi Megállapodásnak, és közös kötelezettséget vállaltak üvegházhatásúgáz-kibocsátásuk csökkentésére.

#### **2.2. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet**

A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet az ENSZ egyik szakosított intézménye. A szervezet célja, hogy fejlessze a nemzetközi repülés elveit és műszaki színvonalát, valamint elősegítse a nemzetközi légi közlekedés tervezését és fejlesztését. Az EU eseti megfigyelő számos ICAO-testületben (közgyűlés és más technikai testületek).

#### **2.3. A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompensációs és -csökkentési rendszere (CORSIA)**

Az ICAO Tanács 2018. június 27-én tartott 214. ülészakán a Chicagói Egyezmény 16. mellékletének IV. köteteként fogadta el a „Nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok, Környezetvédelem – A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompensációs és -csökkentési rendszere (CORSIA)” dokumentumot.

Az (EU) 2018/2027 tanácsi határozat<sup>1</sup> értelmében a tagállamok eltérésekről értesítették az ICAO-t. A 2003/87/EK irányelv és a CORSIA közötti eltérések közé tartozik különösen, hogy a 2003/87/EK irányelv a repülőgép-üzembentartók állampolgárságától függetlenül alkalmazandó. Az irányelv elvben a Szerződés hatálya alá tartozó tagállamok területén található repülőterekről induló vagy ezekre érkező légi járatokra vonatkozik. Az irányelv

<sup>1</sup> A Tanács (EU) 2018/2027 határozata (2018. november 29.) az Európai Unió nevében a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetben a Nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok, Környezetvédelem – A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompensációs és -csökkentési rendszere (CORSIA) első kiadása tekintetében képviselendő álláspont meghatározásáról (HL L 325., 2018.12.20., 25. o.).

megkülönböztetés nélkül alkalmazandó a tagállamokon és/vagy EGT-országokon belüli és az ezek közötti járatokra.

A szabványok és ajánlott gyakorlatok II. részének 3.2. pontja („kibocsátáskompenzációs követelmények”) a CORSIA által lefedett útvonalak tekintetében meghatározza a 2019. és 2020. évi átlagos éves szén-dioxid-kibocsátás „alapértékét”.

### **3. AZ UNIÓ ÁLTAL KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT**

#### **3.1. Háttér-információk**

A kérdés az, hogy milyen hatást gyakorol a Covid19-világjárvány a CORSIA szerinti alapértékre, melyet a repülőgép-üzembentartókra vonatkozó jövőbeli kibocsátáskompenzációs követelmények meghatározására használnak a 2020-tól meginduló karbonsemleges növekedés érdekében.

A jelenleg is tartó Covid19-világjárvány minden bizonnyal a nemzetközi légi közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátás jelentős csökkenését fogja eredményezni 2020-ban. A világjárvány tehát lényegesen alacsonyabb CORSIA-alapértéket eredményezne, kivéve akkor, ha ezt az alapértéket újradefiniálnák, ami azonban a kibocsátáskompenzációs követelmények szintjének emelkedését vonná maga után. Mindez természetesen függ a nemzetközi légi forgalom helyreállításának ütemétől és a nemzetközi légi forgalomból származó szén-dioxid-kibocsátás alakulásától is.

Az ICAO Légiközlekedési és Környezetvédelmi Bizottsága (CAEP) különböző forgatókönyvek alapján nagyságrendi elemzést végzett azzal a céllal, hogy számszerűsítse a Covid19-világjárvány által a CORSIA szerinti kibocsátási egységek (kibocsátáskompenzációk) iránti keresletre gyakorolt hatást, és felvázolja az alapérték különféle alternatíváit.<sup>2</sup>

A CAEP elemzése – amely különböző alapérték-opciókat vizsgált a jelenlegitől a 2019-es kibocsátási szintek vagy a többéves átlagos kibocsátási szintek felhasználásán át egészen az azon extrapolált értékeken alapuló becslésig, amelyek 2020-at jellemezték volna, ha a válság nem következett volna be – többek között megállapította:

- A szén-dioxid-kibocsátás 2020-ban mintegy 40 %-kal lehet alacsonyabb a 2016-ban előre jelzett mértéknél.
- A CORSIA-alapértékre vonatkozó referenciakibocsátás a 2019-es szinthez képest mintegy 18 %-kal lehet alacsonyabb.
- Az alacsonyabb alapérték jelentős mértékben befolyásolhatja a teljes kibocsátáskompenzációs követelményeket:
  - a kísérleti szakaszban (2021–2023): a V-alakú helyreállási forgatókönyv szerinti +280 %-tól az U-alakú, tartós veszteséggel járó helyreállási forgatókönyv szerinti +150 %-ig;
  - valamennyi szakaszban (2021–2035): a V-alakú helyreállási forgatókönyv szerinti +45 %-tól az U-alakú, tartós veszteséggel járó helyreállási forgatókönyv szerinti –24 %-ig.

<sup>2</sup> Az IATA, az ICSA és más szervezetek is készítettek ezzel kapcsolatos tanulmányokat. Lásd például:

<https://www.iata.org/en/policy/environment/corsia/>

vagy [https://www.edf.org/sites/default/files/documents/COVID\\_CORZIA\\_baseline\\_analysis.pdf](https://www.edf.org/sites/default/files/documents/COVID_CORZIA_baseline_analysis.pdf)

- Az alapérték 2019-es szintre történő módosítása ilyen teljes kibocsátáskompenzációra vonatkozó követelményeket eredményezhet:
  - a kísérleti szakaszban (2021–2023): 2023-ig nulla vagy nullához közeli érték a Covid19-forgatókönyvek szerint, és
  - valamennyi szakaszban (2021–2035): a hatás a V-alakú helyreállási forgatókönyv szerinti –9 %-tól az U-alakú, tartós veszteséggel járó helyreállási forgatókönyv szerinti –32 %-ig terjedhet.

E nagyságrendi elemzést a CAEP irányítócsoportja 2020. május 11-i ülésén egyhangúlag jóváhagyta, és az ICAO Tanács 2020. júniusi 220. ülésén elő fogja terjeszteni.

### 3.2. Javasolt álláspont

Figyelemmel a környezeti hatékonyságra az ICAO azon célkitűzésével összefüggésben, hogy 2020-tól biztosítani kell a karbonsemleges növekedést, valamint annak szükségességére, hogy a CORSIA-t a Covid19-világjárvány következtében előállt körülmények között is fent kell tartani, és meg kell akadályozni koncepcionális elemeire hullását, tekintettel továbbá az ICAO jogi eljárására, a jelenleg rendelkezésre álló információk alapján<sup>3</sup> célszerű lenne elfogadni egy óvatos kezdeti megközelítést, és a CORSIA koncepcióját szükség esetén oly módon kiigazítani, hogy a CORSIA által lefedett, nemzetközi légi közlekedésből származó széndioxid-kibocsátásnak kizárólag a 2019-es szintjei kerüljenek alapértékként figyelembevételre.

Az ICAO Tanács arra vonatkozó határozata, hogy az említett ülészakon kiigazítja a CORSIA-alapértéket, azt jelezné, hogy az ICAO aktívan fellép a válsághoz való alkalmazkodás érdekében, és örködik az államok CORSIA-hoz nyújtott támogatása és abban való részvétele felett. Annak érdekében, hogy a határozat sürgőssége és az ICAO irányítási szabályainak való megfelelés szükségessége egyensúlyban legyen egymással, az ICAO Tanács határozatát követhetné egy körlevelezés keretében folytatott konzultáció, majd a határozatnak az ICAO Tanács következő, 221. ülészakán történő hivatalos elfogadása.

Helyénvaló lehet a CORSIA koncepcionális elemein bizonyos kapcsolódó kiigazításokat eszközölni. Példák erre:

- annak az opciónak a megfelelő kiigazítása, hogy az úgynevezett „kísérleti szakaszban”, azaz az önkéntes részvétel első három évében (2021–2023) a 2020-as kibocsátási szinteket használják referenciaként a kibocsátáskompenzációs követelmények kiszámításához;
- annak egyértelművé tétele, hogy az adott évre vonatkozó kibocsátáskompenzációs követelmények kiszámítása során az ágazat növekedési tényezője nem lehet negatív; ez megakadályozná, hogy az egyik év negatív kibocsátáskompenzációs követelményei semlegesítsék ugyanazon megfelelési időszak valamely másik évének pozitív követelményeit.

Egyes országok jelezték, hogy az esetleges alapérték-módosítás lehetőségét megkísérelhetik kihasználni arra, hogy a különböző országok esetében más-más alapértékeket követeljenek meg – fejlettségi szinttől, a CORSIA-hoz való csatlakozás évétől vagy egyéb kritériumoktól függően. Ez a fejlemény ellentétes lenne az A40-19. sz. határozat és a Chicagói Egyezmény elveivel, valamint a megkülönböztetésmentesség elvével, és a CORSIA felbomlásának jelentős kockázatához vezetne.

Amennyiben a forgalom és a kapcsolódó kibocsátások válság előtti szintjének elérése több évig tart, a magasabb 2019-es kibocsátási alapérték valószínűleg nem vagy csak minimális

<sup>3</sup> Különösen az ICAO CAEP-től származó információk.

mértékben eredményez kibocsátáskompenzációs követelményeket a kísérleti szakaszban. Ezzel összefüggésben emlékeztetni kell arra, hogy az A40-19. sz. közgyűlési határozat előírja a CORSIA háromévente történő felülvizsgálatát; az első felülvizsgálatra 2022-ben fog sor kerülni. A határozat előírja, hogy a felülvizsgálatoknak ki kell terjedniük a következő tényezők értékelésére: az ICAO azon, törekvésként megfogalmazott célja elérése felé tett előrehaladás, hogy a nemzetközi légi közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátások nettó mennyiségét 2020-tól globálisan változatlan szinten tartsák; a rendszer által az államokra és a repülőgép-üzembentartókra, valamint a nemzetközi légi közlekedésre gyakorolt piaci és költséghatás; továbbá a rendszer koncepcionális elemeinek működése. Ezenkívül a felülvizsgálatoknak mérlegelniük kell a rendszerben bekövetkező javulásokat, amelyek támogatják a Párizsi Megállapodás törekvéseit, különösen a hosszú távú hőmérsékleti célokat, valamint a rendszer koncepcionális elemeinek frissítését a jobb végrehajtás, a hatékonyság növelése és a piactorzulás minimalizálása érdekében.

Az említett felülvizsgálat jelentőségét aláhúzza, hogy biztosítania kell az összhangot a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére irányuló, a Közgyűlés által kialakítandó, törekvésként megfogalmazott hosszú távú céllal.

A nemzetközi légi forgalom helyreállításának ütemétől és attól függően, hogy a CORSIA milyen mértékben járul hozzá a törekvésként megfogalmazott hosszú távú szén-dioxid-kibocsátáscsökkentési célhoz, egy jövőbeli felülvizsgálat alkalmával releváns lehet a CORSIA ambíciószintjének újrameghatározása, ideértve esetleg az alapérték kérdését is. A CORSIA ambíciószintjének növelése összhangban lenne az (EU) 2016/915 tanácsi határozatban foglalt uniós állásponttal.

A CORSIA-val kapcsolatos uniós álláspontnak a Covid19-világjárvány következtében történő megváltozása semmiképp sem érintené azon politika uniós támogatását, amely az A40-19. sz. közgyűlési határozatban megfogalmazott, a 2020-tól meginduló karbonsemleges növekedésre irányuló, törekvésként megfogalmazott ICAO-cél háttérét képezi.

#### **4. ÖSSZHANG AZ UNIÓ EGYÉB SZAKPOLITIKÁIVAL**

A javasolt határozat összhangban áll az Unió egyéb szakpolitikáival, különösen az energia-, a környezet- és a közlekedéspolitikával, és kiegészíti azokat.

#### **5. JOGALAP**

##### **5.1. Eljárási jogalap**

###### *5.1.1. Általános elvek*

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 218. cikkének (9) bekezdése határozatok elfogadásáról rendelkezik „*a megállapodásokkal létrehozott szervezetben az Unió által képviselendő álláspontok kialakítására vonatkozóan, amennyiben az ilyen szervnek joghatással bíró jogi aktust kell elfogadnia, kivéve a megállapodás intézményi kereteit kiegészítő vagy módosító jogi aktusokat*”.

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése attól függetlenül alkalmazandó, hogy az Unió tagja-e a szervnek vagy részes fele-e a megállapodásnak<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64. pont.

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

Az ICAO Tanács által módosítandó jogi aktus (CORSIA szabványok és ajánlott gyakorlatok) joghatással bíró jogi aktus. A tervezett jogi aktus meghatározó módon befolyásolhatja az uniós jog, különösen a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv tartalmát. A tervezett jogi aktus nem egészíti ki és nem módosítja a megállapodás intézményi keretét.

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

## **5.2. Anyagi jogalap**

Az EUMSZ 192. cikke (1) bekezdésével és 191. cikkével összhangban az Európai Uniónak többek között az alábbi célkitűzések eléréséhez kell hozzájárulnia: a környezet minőségének megőrzése, védelme és javítása; a regionális vagy világméretű környezeti problémák leküzdésére, és különösen az éghajlatváltozás elleni küzdelemre irányuló intézkedések ösztönzése nemzetközi szinten.

### *5.2.1. Általános elvek*

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozat anyagi jogalapja elsősorban azon tervezett jogi aktus célkitűzésétől és tartalmától függ, amellyel kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspont meghatározásra kerül. Amennyiben a tervezett jogi aktus kettős célkitűzést követ, vagy két összetevőből áll, és ezek egyike elsődlegesként vagy döntő jellegüként azonosítható, míg a másik pusztán járulékos jellegű, az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozatot egyetlen jogalapra, azaz az elsődleges, illetve döntő jellegű célkitűzés vagy összetevő által megkövetelt jogalapra kell alapítani.

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

A tervezett jogi aktus fő célkitűzése és tartalma a nemzetközi légi közlekedés összefüggésében az éghajlat-politikához kapcsolódik.

Ezért a javasolt határozat anyagi jogalapja az EUMSZ 192. cikkének (1) bekezdése.

## **5.3. Következtetés**

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

Javaslat

**A TANÁCS HATÁROZATA**

**az (EU) 2016/915 tanácsi határozatnak a Covid19-világjárvány következményeinek a CORSIA összefüggésében való figyelembevétele céljából a szén-dioxid-kibocsátás növekedésének mérésére szolgáló referencia-időszak tekintetében történő módosításáról**

**AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,**

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) A nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény (a továbbiakban: az egyezmény), amely a nemzetközi légi közlekedés szabályozását célozza, 1947. április 4-én lépett hatályba. Az egyezmény létrehozta a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet (ICAO).
- (2) Az Unió valamennyi tagállama az egyezmény szerződő állama és az ICAO tagja, az Unió pedig megfigyelői státusszal rendelkezik bizonyos ICAO-szervekben.
- (3) 2015 decemberében az Egyesült Nemzetek Éghajlatváltozási Keretegyezménye Feleinek 21. Konferenciáján 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. A kibocsátáscsökkentési célok teljesítéséből valamennyi gazdasági ágazatnak ki kell vennie a részét, így a nemzetközi légi közlekedésnek is.
- (4) 2016-ban az ICAO 39. közgyűlése A39-3. sz. határozatában úgy határozott, hogy globális piaci alapú mechanizmust dolgoz ki a nemzetközi légi közlekedésből származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának a 2020. évi szinten történő korlátozására. Az említett mechanizmus és annak különböző részletes elemei kidolgozására és elfogadására vonatkozó uniós álláspontot az (EU) 2016/915 tanácsi határozat<sup>1</sup> állapította meg. Ez a határozat jól példázza azt a ténytet, hogy a megállapodással létrehozott ICAO Tanács által elfogadott releváns határozatok joghatással bírnak. Az említett határozatok az egyezménynek megfelelően és az abban meghatározott korlátokon belül kötelezővé válhatnak, valamint a meglévő nemzetközi légiközlekedési megállapodások értelmében várhatóan kötelezővé válnak az Unióra és tagállamaira nézve is.

---

<sup>1</sup> A Tanács (EU) 2016/915 határozata (2016. május 30.) az ICAO testületei által kidolgozandó és a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátások kérdésével foglalkozó egységes globális piaci alapú intézkedés 2020-tól történő végrehajtását célul tűző nemzetközi jogi eszközre tekintettel az Európai Unió nevében képviselendő álláspontokról (HL L 153., 2016.6.10., 32. o.).

- (5) 2018. június 27-én, 214. ülészakának tizedik ülésén az ICAO Tanács elfogadta az egyezmény 16. melléklete IV. kötetének első kiadását: „Nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok, Környezetvédelem – A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszere (CORSIA)”. Ez a szöveg többek között meghatározza a növekedési tényezők (az ágazat növekedési tényezője és a repülőgép-üzemeltetők növekedési tényezője) kiszámításához használt kibocsátási értékeket. Ezeket az értékeket a CORSIA által lefedett, nemzetközi légi közlekedésből származó 2019. és 2020. évi szén-dioxid-kibocsátások átlagaként határozzák meg (ágazati szinten és a repülőgépek egyes üzemben tartóinak szintjén).
- (6) Az (EU) 2018/2027 tanácsi határozatnak<sup>2</sup> megfelelően a tagállamok értesítették az ICAO-t a 2003/87/EK irányelv és e szabványok és ajánlott gyakorlatok közötti eltérésekről.
- (7) A jelenleg is tartó Covid19-világjárvány a nemzetközi légi közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátás jelentős csökkenését fogja eredményezni 2020-ban<sup>3</sup>. Ezért a növekedési tényezők kiszámításához használt, CORSIA szerinti kibocsátási szintek lényegesen alacsonyabbak lesznek<sup>4</sup>. Amennyiben az értékek nem módosulnak, akkor ez – a nemzetközi légi forgalom helyreállításától és a nemzetközi légi forgalomból származó szén-dioxid-kibocsátás alakulásától függően – jelentősen magasabb kibocsátáskompenzációs követelményeket eredményezhet.
- (8) Nagy jelentőséggel bír, hogy 2020. június 8–26-i 220. ülészakán az ICAO Tanács valószínűleg határozatot fog hozni a növekedési tényezők kiszámításához használt, CORSIA szerinti kibocsátási szintek módosításáról, egészen pontosan a figyelembe vett referencia-időszak („alapidőszak”) tekintetében. Alternatív megoldásként az ügyben az ICAO Tanácsának következő (221.) ülészakán is lehet végső határozatot hozni. E forgatókönyv megvalósulására különösen akkor van esély, ha az ICAO Tanács úgy ítéli meg, hogy a határozatot körlevelezés formájában folytatott konzultációnak kell megelőznie.
- (9) A CORSIA-hoz hasonlóan a CORSIA feltételeinek bármely módosítása is egy megállapodással létrehozott szerv által hozott, joghatással bíró határozatnak minősül.
- (10) Bár az Unió és tagállamai következetesen amellet érveltek, hogy a nemzetközi légi közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátásra vonatkozó globális csökkentési célkitűzés ne haladja meg a 2020-as szintet, a jelenlegi körülmények között úgy tűnik, hogy a 2019-es alapidőszakra vonatkozó referenciaérték a legalkalmasabb arra, hogy tükrözze az ICAO-nak az A39-3. sz. határozatban meghatározott, 2020-tól meginduló karbonsemleges növekedésre vonatkozó hosszú távú célját. Mindezek alapján, valamint a megfelelő támogatás fenntartása és a CORSIA koncepcionális elemeinek megőrzése érdekében, továbbá a jelenleg rendelkezésre álló információk alapján célszerűnek tűnik a 2019-es naptári évet egységes alapidőszakként elfogadni.

---

<sup>2</sup> A Tanács (EU) 2018/2027 határozata (2018. november 29.) az Európai Unió nevében a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetben a Nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok, Környezetvédelem – A nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszere (CORSIA) első kiadása tekintetében képviselendő álláspont meghatározásáról (HL L 325., 2018.12.20., 25. o.).

<sup>3</sup> A szén-dioxid-kibocsátás 2020-ban mintegy 40 %-kal lehet alacsonyabb a 2016-ban vártnál (ICAO CAEP, 2020. május 11.).

<sup>4</sup> A CORSIA-alapértékre vonatkozó referenciakibocsátás a 2019-es szinthez képest várhatóan mintegy 18 %-kal lesz alacsonyabb (ICAO CAEP, 2020. május 11.).

- (11) A jelenlegi vita során felmerülő azon alternatíva, hogy a különböző országok esetében más-más alapértéket állapítsanak meg a fejlettségi szinttől, a CORSIA-hoz való csatlakozás évétől vagy egyéb kritériumoktól függően, nem támogatandó. Ez – amint arra az A40-19. sz. határozat is emlékeztet – sértené a megkülönböztetésmentesség elvét, és veszélyeztethetné a CORSIA jelenlegi formában való fennmaradását.
- (12) Ezért az (EU) 2016/915 tanácsi határozatot módosítani kell annak érdekében, hogy az Unió és tagállamai egységes alapidőszakként a 2019-es naptári évet fogadhassák el.
- (13) A rendszeres felülvizsgálat elve továbbra is alkalmazandó. Ezzel összefüggésben emlékeztetni kell arra, hogy az A40-19. sz. közgyűlési határozat előírja a CORSIA háromévente történő felülvizsgálatát; az első felülvizsgálat 2022-ben esedékes. A felülvizsgálat jelentősége annál nagyobb, minél hosszabb időt vesz igénybe az ágazat számára a forgalom és a kapcsolódó kibocsátások válság előtti szintjének elérése. Lassú helyreállítás esetén a 2019-es kibocsátási alapérték valószínűleg nem vagy csak minimális mértékben eredményez kibocsátáskompenzációs követelményeket a CORSIA „kísérleti szakaszában” (2021–2023)<sup>5</sup>. Az említett felülvizsgálat jelentőségét aláhúzza, hogy biztosítania kell az összhangot a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére irányuló, a Közgyűlés által kialakítandó, törekvés-ként megfogalmazott hosszú távú céllal.
- (14) A szén-dioxid-kibocsátás csökkentéséhez hozzájáruló valamennyi gazdasági ágazat közül a légi közlekedés 2012 óta vesz részt a kibocsátáscsökkentésben az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerbe való bevonásán keresztül. A Bizottság jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, és adott esetben javaslatot terjeszt elő a CORSIA végrehajtására, amely biztosítja, hogy a légi közlekedés hozzájáruljon az Unió 2030-as, az egész gazdaságra kiterjedő csökkentési kötelezettségvállalásához.
- (15) Az (EU) 2016/915 tanácsi határozatot ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

*1. cikk*

Az (EU) 2016/915 tanácsi határozat melléklete e határozat mellékletének megfelelően módosul.

*2. cikk*

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről  
az elnök*

---

<sup>5</sup> ICAO CAEP, 2020. május 11.