



EURÓPAI UNIÓ

AZ EURÓPAI PARLAMENT

A TANÁCS

Brüsszel, 2023. április 20.
(OR. en)

2021/0207 (COD)

PE-CONS 8/23

CLIMA 44
ENV 85
AVIATION 12
MI 69
IND 32
ENER 50
ICAO 2
RELEX 118
CODEC 104

JOGALKOTÁSI AKTUSOK ÉS EGYÉB ESZKÖZÖK

Tárgy: AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE a 2003/87/EK irányelvnek a légi közlekedésnek az uniós gazdaság egészére vonatkozó kibocsátáscsökkentési célhoz való hozzájárulása és egy piaci alapú globális intézkedés megfelelő végrehajtása tekintetében történő módosításáról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS
(EU) 2023/... IRÁNYELVE

(...)

a 2003/87/EK irányelvnek a légi közlekedésnek az uniós gazdaság egészére vonatkozó kibocsátáscsökkentési célhoz való hozzájárulása és egy piaci alapú globális intézkedés megfelelő végrehajtása tekintetében történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²,

rendes jogalkotási eljárás keretében³,

¹ HL C 152., 2022.4.6., 152. o.

² HL C 301., 2022.8.5., 116. o.

³ Az Európai Parlament 2023. április 18-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács ...-i határozata.

mivel:

- (1) A 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹ létrehozta az üvegházhatású gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmének rendszerét annak érdekében, hogy előmozdítsa az üvegházhatású gázok kibocsátásának költséghatékony és gazdaságilag hatékony csökkentését. A légiközlekedési tevékenységek a 2008/101/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel² kerültek be az EU kibocsátáskereskedelmi rendszerébe (EU ETS). Az Európai Unió hatáskörrel rendelkezik arra, hogy az EU ETS szerinti kibocsátási egységek kereskedelmének rendszerét kiterjessze minden olyan légi járatra, amely valamely tagállamban található repülőtérrel indul vagy ilyen repülőtérre érkezik.

¹ 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.).

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

- (2) A környezetvédelem az Unió és a világ többi része előtt álló legjelentősebb kihívások egyike. Az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye (UNFCCC) keretében 2015. december 12-én elfogadott Párizsi Megállapodás¹ (a továbbiakban: Párizsi Megállapodás) 2016. november 4-én lépett hatályba. A Párizsi Megállapodásban részes felek megállapodtak abban, hogy a globális átlaghőmérséklet emelkedését jóval az iparosodás előtti átlaghőmérsékletnél 2 °C-kal magasabb hőmérsékletszint alatt tartják, és törekednek arra, hogy a hőmérsékletemelkedés az iparosodás előtti átlaghőmérséklet feletti 1,5 °C mértékre korlátozódjon. Ezen vállalást az UNFCCC égisze alatt 2021. november 13-án glasgow-i éghajlati paktum elfogadásával a Párizsi Megállapodás részes felei találkozásként szolgáló UNFCCC konferencia résztvevői megerősítették és elismerték, hogy a globális átlaghőmérséklet iparosodás előtti szinthez viszonyított emelkedésének 1,5 °C-ra korlátozása jelentősen csökkentené az éghajlatváltozás kockázatait és hatásait, valamint ezek a felek kötelezettséget vállaltak arra, hogy 2022 végéig megerősítik 2030-ra kitűzött céljaikat annak érdekében, hogy ebben a kritikus évtizedben felgyorsítsák éghajlatpolitikai intézkedéseiket, és megszüntessék az 1,5 °C-os cél és az erőfeszítések közötti szakadékot. A Párizsi Megállapodás céljai megvalósítása érdekében a gazdaság valamennyi ágazatának, a nemzetközi légi közlekedést beleértve, hozzá kell járulnia az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésének megvalósításához.

¹ HL L 282., 2016.10.19., 4. o.

- (3) A globális szén-dioxid-kibocsátás 2–3 %-a a légi közlekedésre vezethető vissza, és a légi közlekedés teljes éghajlati hatása legalább kétszer akkora, mint önmagában a szén-dioxid-kibocsátásból származó hatása. A közúti közlekedés után a légi közlekedés felelős leginkább a közlekedés éghajlati hatásaiért. 2022-ben az Eurocontrol az európai légi közlekedési tevékenység 44 %-os növekedését prognosztizálta 2050-re a 2019-es szinthez képest. A szén-dioxid-kibocsátáscsökkentés érdekében történő fellépés iránti szükség egyre sürgetőbb, amint azt az Éghajlatváltozási Kormányközi Testület legutóbbi, „Climate Change 2021: The Physical Science Basis” (Éghajlatváltozás 2021: Természettudományos alapok) című, 2021. augusztus 7-i, „Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability” (Éghajlatváltozás 2022: Hatások, alkalmazkodás és sebezhetőség) című, 2022. február 28-i és „Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change (Éghajlatváltozás 2022: Az éghajlatváltozás enyhítése) című, 2022. április 4-i jelentésében is megállapította. Az említett 2022. április 4-i jelentés a nemzetközi légi közlekedést olyan ágazatként határozza meg, ahol „az ágazati megállapodásokban olyan, az éghajlatváltozás hatásainak mérséklésére vonatkozó célokat rögzítettek, amelyek messze nem elegendők a Párizsi Megállapodásban meghatározott hosszú távú hőmérsékleti cél eléréséhez”. Az Uniónak ezért ezen fellépés iránti sürgős szükségre reagálva fokoznia kell erőfeszítéseit, és nemzetközi vezető szerepet kell vállalnia az éghajlatváltozás elleni küzdelemben.

- (4) A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Tanácsa 2018. június 27-én, 214. ülészakánának tizedik ülésén elfogadta az 1944. december 7-én aláírt Nemzetközi Polgári Repülési Egyezmény (Chicagói Egyezmény) 16. mellékletének a nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszerére (CORSIA) vonatkozó IV. kötete első kiadását, amely megállapítja a CORSIA-ra vonatkozó nemzetközi környezetvédelmi szabványokat és ajánlott gyakorlatokat (a továbbiakban: CORSIA SARP-ok). Az Unió és tagállamai a CORSIA-t a 2021-2023-as kísérleti szakasz megkezdése óta az (EU) 2020/954 tanácsi határozatnak¹ megfelelően hajtják végre.
- (5) Az (EU) 2018/2027 tanácsi határozattal² összhangban a tagállamok értesítették az ICAO Titkárságát a CORSIA és az EU ETS közötti eltérésekről. A cél az uniós vívmányok és a jövőbeli szakpolitikai előjogok, valamint az éghajlatvédelmi törekvések uniós szintjének megőrzése, továbbá az Európai Parlament és a Tanács kizárólagos szerepének fenntartása az uniós jog tartalmának meghatározásában. Ezen irányelv elfogadását követően a CORSIA és az EU ETS közötti eltérésekről az ICAO Titkárságának küldött értesítést aktualizálni kell egy, az eltérésekről szóló, az uniós joggal összhangban álló második értesítéssel, hogy az tükrözze a 2003/87/EK irányelvben tett módosításokat.

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

² 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.).

- (6) Az éghajlattal és a környezettel kapcsolatos kihívások kezelése, valamint a Párizsi Megállapodás céljainak elérése áll a Bizottság által 2019. december 11-én elfogadott, „Az európai zöld megállapodás” című közlemény (a továbbiakban: az európai zöld megállapodás) középpontjában.
- (7) A 2020. december 17-én az UNFCCC Titkárságának benyújtott, aktualizált, nemzetileg meghatározott, az Unió és a tagállamai által tett hozzájárulásokban az Unió elkötelezte magát arra nézve, hogy 2030-ra az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal csökkenti a gazdaság egészére kiterjedő nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátását. A légi közlekedésnek hozzá kell járulnia az említett kibocsátáscsökkentési erőfeszítésekhez.
- (8) Az Unió az (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendelet¹ elfogadásával jogszabályba foglalta célként azt, hogy legkésőbb 2050-re nulla nettó szintre kell csökkenteni a kibocsátásokat, továbbá azt is, hogy ezt követően pedig negatív kibocsátást kell elérni. Az említett rendelet kötelező erejű, köztes, uniós belső éghajlat-politikai célt is meghatároz, amely szerint 2030-ra az 1990-es szinthez képest legalább 55%-kal csökkenteni kell a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátást (azaz az elnyelések levonása utáni kibocsátást).

¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (európai klímarendelet) (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.).

- (9) Az ezen irányelv által bevezetett módosítások elengedhetetlenek az EU ETS integritásának biztosításához és az EU ETS hatékony irányításához annak érdekében, hogy az szakpolitikai eszközként hozzájáruljon a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátás 2030-ra legalább 55%-kal történő csökkentésére és a legkésőbb 2050-re klímasemlegessé válásra vonatkozó uniós célkitűzések, valamint ezt követően a negatív kibocsátások elérésére irányuló, az (EU) 2021/1119 rendelet 2. cikkének (1) bekezdésében meghatározott cél eléréséhez. Ezek a módosítások ezért a Párizsi Megállapodás szerinti uniós hozzájárulásoknak a légi közlekedés tekintetében történő végrehajtására is irányulnak. Ezért a légiközlekedési kibocsátási egységek teljes mennyiségét össze kell vonni, és alkalmazni kell rá a 2003/87/EK irányelv 9. cikkében említettek szerinti lineáris csökkentési tényezőt.

(10) A szén-dioxid mellett a légi közlekedés a szén-dioxidtól eltérő kibocsátások, azaz nitrogén-oxidok (NO_x), koromrészecskék, oxidált kénfajok és vízgőz hatásai valamint az e kibocsátások által okozott légköri folyamatok, például az ózonképződés és a kondenzcsíkok (cirrus aviaticusok) kialakulása révén is hatással van az éghajlatra. Az említett, szén-dioxidtól eltérő kibocsátások éghajlati hatása függ a felhasznált üzemanyagok és motorok típusától, a kibocsátás helyétől, különösen a repülési magasságtól és a kibocsátás helyének földrajzi szélességétől és hosszúságától, valamint a kibocsátás időpontjától és az éppen akkor fennálló időjárási viszonyoktól. A Bizottság a légi közlekedésnek az üvegházhatású gázok EU ETS-be való bevonásáról szóló, 2006. évi hatásvizsgálata alapján a 2008/101/EK irányelv elismerte, hogy a légi közlekedés a szén-dioxidtól eltérő kibocsátások révén hatással van a globális éghajlatra. Az (EU) 2018/410 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel¹ módosított 2003/87/EK irányelv 30. cikkének (4) bekezdése előírta, hogy a Bizottságnak 2020. január 1-jéig naprakész elemzést kell készítenie a nem szén-dioxiddal kapcsolatos légiközlekedési hatásokról, amelyhez adott esetben jogalkotási javaslatot kell csatolnia arról, hogy e hatásokat miként lehet a legmegfelelőbbben kezelni. Ezen előírás teljesítése céljából az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége (EASA) naprakész elemzést készített az éghajlatváltozásra gyakorolt, nem szén-dioxiddal kapcsolatos légiközlekedési hatásokról, és 2020. november 23-án közzétette tanulmányát. A tanulmány megállapításai megerősítették a korábbi becsléseket, nevezetesen, hogy a légiközlekedési tevékenységek nem szén-dioxiddal kapcsolatos éghajlati hatásai összességében legalább olyan jelentősek, mint maguk a szén-dioxid-kibocsátásból eredő hatások.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/410 irányelve (2018. március 14.) a 2003/87/EK irányelvnek a költséghatékony kibocsátáscsökkentés és az alacsony szén-dioxid-kibocsátású technológiákba történő beruházások növelése érdekében történő módosításáról és az (EU) 2015/1814 határozat módosításáról (HL L 76., 2018.3.19., 3. o.).

- (11) Az EASA 2020. november 23-i tanulmányának megállapításaiból következik, hogy a nem szén-dioxiddal kapcsolatos légiközlekedési hatásokat – az elővigyázatosság elvével összhangban – nem lehet többé figyelmen kívül hagyni. A Párizsi Megállapodással összhangban lévő kibocsátáscsökkentés eléréséhez uniós szabályozási intézkedésekre van szükség. A Bizottságnak ezért a nem szén-dioxiddal kapcsolatos légiközlekedési hatásokra vonatkozó nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési keretet kell létrehoznia. A Bizottságnak e keret eredményei alapján 2028. január 1-jéig jelentést, valamint adott esetben és hatásvizsgálat alapján jogalkotási javaslatot kell benyújtania, amely a nem szén-dioxiddal kapcsolatos légiközlekedési hatásokra vonatkozó enyhítő intézkedéseket tartalmaz, az EU ETS hatályát az ilyen hatásokra kiterjesztve.
- (12) Ahhoz, hogy teljesíteni lehessen az éghajlatváltozással kapcsolatos fokozott szintű törekvéseket a lehető legtöbb erőforrást kell az éghajlatvédelmi átállásra fordítani, amelynek egyúttal igazságos átmenetnek kell lennie. Következésképpen minden olyan, árverés útján történő értékesítésből származó bevételt, amely nem tartozik az uniós költségvetéshez, az éghajlatváltozással kapcsolatos célokra kell felhasználni.

- (13) A légitözlekedési kibocsátási egységek teljes mennyiségét azon légi járatokra vonatkozó kiosztás szintjén kell összevonni, amelyekre vonatkozóan a 2003/87/EK irányelv alapján kibocsátási egységeket kell leadni. A 2024. évre vonatkozó kiosztásnak az aktív légitjarmű-üzemeltetők részére 2023-ban megállapított teljes kiosztáson kell alapulnia, amelyet az említett irányelvben hivatkozott 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.
- (14) A kibocsátási egységek légitözlekedési ágazatban történő kiosztása során az ezen irányelv 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-ben és 2025-ben fokozatosan meg kell szüntetni az ingyenes kiosztást, 2026-tól pedig teljes körű árverést kell megvalósítani.

- (15) A 2003/87/EK irányelvnek hozzá kell járulnia a kereskedelmi légi közlekedés dekarbonizációjának ösztönzéséhez. A fosszilis üzemanyagok használatáról való átállás szerepet játszik e dekarbonizáció megvalósításában. Figyelembe véve ugyanakkor a légi jármű-üzemeltetők közötti élénk versenyt, a fenntartható légi jármű-üzemanyagok fejlődőben lévő uniós piacát, valamint a fosszilis kerozin és a fenntartható légi jármű-üzemanyagok közötti jelentős árkülönbözetet, ezt az átállást az elsőként lépők ösztönzésével kell támogatni. Ezért a 2024. január 1. és 2030. december 31. közötti időszakban 20 millió kibocsátási egységet kell elkülöníteni az egyes légi jármű-üzemeltetők számára a fosszilis kerozin és a támogatható légi jármű-üzemanyagok közötti fennmaradó árkülönbözet egy részének fedezésére. Ezeket a kibocsátási egységeket a légi közlekedés számára rendelkezésre álló összes kibocsátási egységből kell elkülöníteni, és azok kizárólag a 2003/87/EK irányelvben rögzített visszaadási kötelezettség hatálya alá tartozó légi járatokra oszthatók ki, megkülönböztetéstől mentesen. A Bizottság ezen tartalék működésének értékelését követően határozhat úgy, hogy jogalkotási javaslatot nyújt be a kibocsátási egységek maximált és időben korlátozott kiosztására. Ezen kiosztás kizárólag 2034. december 31-ig tarthat.

- (16) A szuperszonikus kereskedelmi légi járatok elérhetősége többek között az általuk okozott aránytalanul magas környezeti károk miatt szűnt meg. Mindazonáltal a jelenlegi tendenciák azt mutatják, hogy intenzív kutatások folynak a szuperszonikus légi közlekedés újraindítására vonatkozóan. Az utazási sebesség és az üzemanyag égéséből eredő kibocsátás szintje közötti pozitív korreláció indokolja a szubszonikus és szuperszonikus légi járatok eltérő kezelését. Ezért helyénvaló kizárni az esetleges jövőbeli szuperszonikus légi járatokat az ezen irányelv alapján a nem fosszilis üzemanyagokra nyújtott támogatásból.
- (17) A 2003/87/EK irányelvet a megfelelés céljára elfogadható egységek tekintetében is módosítani kell annak érdekében, hogy figyelembe lehessen venni az ICAO Tanács által a 2019. márciusi 216. ülészakán a CORSIA alapvető elemeként elfogadott, a kibocsátási egységek CORSIA keretében való alkalmazhatóságának kritériumait. Az Unióban székhellyel rendelkező légi járat-üzemeltetők számára lehetővé kell tenni, hogy a CORSIA-ban részt vevőnek tekintett harmadik országokba irányuló, onnan induló vagy ilyen országok közötti légi járatok esetében egységeket használjanak fel a CORSIA-nak való megfelelés céljára. Annak biztosítása érdekében, hogy a CORSIA Unió általi végrehajtása támogassa a Párizsi Megállapodás céljait, és ösztönözze a CORSIA-ban való széles körű részvételt, a megfelelési egységeknek a Párizsi Megállapodásban részes és a CORSIA-ban részt vevő államoktól kell származniuk, és azok kettős elszámolását el kell kerülni.

- (18) Az egységeknek a 2003/87/EK irányelvvel összhangban történő felhasználására vonatkozó egységes feltételek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni egy, olyan egységeket tartalmazó jegyzék elfogadása céljából, amelyek az ICAO Tanács által a CORSIA-nak való megfelelés céljából elfogadhatónak ítélt egységeken alapulnak, és amelyek megfelelnek az ezen irányelvben előírt jogosultsági feltételeknek. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹ megfelelően kell gyakorolni.
- (19) A részt vevő felek általi engedélyezéshez szükséges rendelkezésekre, a részt vevő felek nemzetileg meghatározott hozzájárulásai alá tartozó emberi eredetű (forrásonkénti) kibocsátásokra és (nyelönkénti) elnyelésre vonatkozó jelentéstétel időben történő kiigazítására, valamint a kettős elszámolásnak és a globális kibocsátások nettó növekedésének az elkerülésére vonatkozó egységes feltételek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni az ezen rendelkezésekre vonatkozó részletes követelmények megállapítása céljából. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU rendeletnek megfelelően kell gyakorolni.
- (20) Az Unióban székhellyel rendelkező légitársaság-üzemeltetők vonatkozásában a CORSIA szerinti kibocsátáskompenzációs követelmények kiszámítására vonatkozó egységes feltételek biztosítása érdekében megfelelő végrehajtási hatásköröket kell ruházni a Bizottságra. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU rendeletnek megfelelően kell gyakorolni.

¹ 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.).

- (21) Mivel a CORSIA végrehajtása és érvényesítése az Unió kívül székhellyel rendelkező légi jármű-üzemeltetők esetében kizárólag e légi jármű-üzemeltetők székhely szerinti országának felelőssége, az Unió kívül székhellyel rendelkező légi jármű-üzemeltetők nem kötelezhetők arra, hogy egységeket töröljenek a CORSIA-nak ezen irányelv értelmében való megfelelés érdekében.
- (22) Mivel az Unió kívüli székhellyel rendelkező légi jármű-üzemeltetők esetében a CORSIA végrehajtása és érvényesítése kizárólag e légi jármű-üzemeltetők székhely szerinti országának felelőssége, a légi jármű-üzemeltető székhelye szerinti állam az Európán belüli légi járatokat illetően – amennyiben egy Unió kívüli székhellyel rendelkező légi jármű-üzemeltető jelentős kibocsátással rendelkezik az Európai Gazdasági Térségen (EGT) belüli légi járatokból, vagy a valamely EGT-n belül található repülőtérrel egy Svájcban vagy az Egyesült Királyságban található repülőtérre tartó légi járatokból – bejelentheti a CORSIA alkalmazása tekintetében fennálló eltéréseket. A 2003/87/EK irányelvet az ezzel összefüggő fejlemények fényében rendszeresen felül kell vizsgálni.
- (23) Annak érdekében, hogy az útvonalak tekintetében biztosítani lehessen az egyenlő bánásmódot, az uniós jog alkalmazásában a CORSIA-t nem alkalmazó államokba irányuló és onnan kiinduló – az EGT-ben található repülőtérrel induló és az EGT-ben, Svájcban vagy az Egyesült Királyságban található repülőtérre érkező légi járatoktól eltérő – légi járatokat mentesíteni kell a kibocsátási egységek visszaadására vagy az egységek törlésére vonatkozó kötelezettségek alól. A CORSIA 2027-től kezdődő teljes körű végrehajtásának ösztönzése érdekében a kibocsátási egységek visszaadására vonatkozó mentesség kizárólag a 2026. december 31-ig keletkező kibocsátásokra alkalmazandó.

- (24) Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 191. cikke úgy rendelkezik, hogy az Unió környezetpolitikájának hozzá kell járulnia az éghajlatváltozás elleni nemzetközi szintű intézkedések előmozdításához, és előírja, hogy saját hatáskörükön belül az Unió és a tagállamok együttműködnek harmadik országokkal és az illetékes nemzetközi szervezetekkel. Ezek a célkitűzések az ICAO és a CORSIA továbbfejlesztése szempontjából is relevánsak.
- (25) Az adatok átláthatósága és az információkhoz való nyilvános hozzáférés elengedhetetlen az elszámoltathatóság és a végrehajthatóság javításához. Ezért a Bizottságnak felhasználóbarát módon közzé kell tennie a légitársaságok kibocsátásaira és kibocsátáskompensációira vonatkozó adatokat. Az ilyen közzététel elősegítené a CORSIA-nak a szén-dioxid-kibocsátás globális csökkentésére gyakorolt hatása és a Párizsi Megállapodás céljainak elérésében játszott szerepe értékelését.
- (26) Az uniós jog alkalmazásában a CORSIA-t nem alkalmazó, az ENSZ meghatározása szerinti legkevésbé fejlett országokba és fejlődő kis szigetállamokba irányuló, illetve onnan induló légi járatokat – kivéve azokat az államokat, amelyek egy főre jutó GDP-je eléri vagy meghaladja az uniós átlagot – mentesíteni kell a kibocsátási egységek visszaadására vagy az egységek törlésére vonatkozó kötelezettségek alól. E mentesség tekintetében nem szabad lejárati dátumot meghatározni.

- (27) A légi jármű-üzemeltetőknek az ezen irányelvben meghatározott kibocsátáskompenzációs követelmények alól, az azon légi járatokból származó kibocsátások tekintetében való mentesítésére vonatkozó egységes feltételek biztosítása érdekében, amelyek a CORSIA-t hazai jogukban kevésbé szigorú módon alkalmazó vagy a CORSIA rendelkezéseit nem ezen irányelv szerint, az összes légi jármű-üzemeltetővel szemben egyenlő módon alkalmazó államokba irányulnak és onnan indulnak ki, a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni annak érdekében, hogy az Unióban székhellyel rendelkező légi jármű-üzemeltetőket mentesítse az olyan repülésekből származó kibocsátásokra vonatkozó kibocsátáskompenzációs követelmények alól, amelyek esetében a CORSIA kevésbé szigorú végrehajtása vagy érvényesítése miatt a verseny az Unióban székhellyel rendelkező légi jármű-üzemeltetők kárára jelentős mértékben torzul a harmadik országokban. A verseny torzulását okozhatja az elszámolható egységekkel vagy a kettős elszámolásra vonatkozó rendelkezésekkel kapcsolatos, kevésbé szigorú megközelítés. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU rendeletnek megfelelően kell gyakorolni.
- (28) Az arra vonatkozó egységes feltételek biztosítása érdekében, hogy a CORSIA-t alkalmazó két különböző állam közötti útvonalakon egyenlő versenyfeltételek jöjjenek létre, amennyiben ezek az államok lehetővé teszik a légi jármű-üzemeltetők számára, hogy az ezen irányelv szerinti végrehajtási jogi aktus alapján elfogadott, megfelelési egységeket tartalmazó jegyzékben szereplőktől eltérő egységeket használjanak, a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni annak érdekében, hogy lehetővé tegye a tagállami székhelyű légi jármű-üzemeltetők számára, hogy az említett, megfelelési egységeket tartalmazó jegyzékben szereplőkön kívül egyéb egységtípusokat használhassanak, vagy hogy az egységek jogosultságára vonatkozóan ezen irányelv által bevezetett feltételek ne vonatkozzanak rájuk. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU rendeletnek megfelelően kell gyakorolni.

- (29) A Bizottságnak jelentést kell tennie a CORSIA végrehajtásáról, valamint az ICAO 41. számú közgyűlése által 2022. október 7-én elfogadott, hosszú távú, globális, a nemzetközi légi közlekedésre vonatkozóan a nettó nulla szén-dioxid-kibocsátás 2050-ig történő elérésére irányuló törekvésként megfogalmazott cél (a továbbiakban: a hosszú távú, globális, törekvésként megfogalmazott cél) megvalósítását segítő intézkedéscsomag végrehajtásáról.
- (30) Annak elősegítése érdekében, hogy az ICAO keretében előrelépést lehessen elérni, az Unió három alkalommal fogadott el az EU ETS-től való, határidőhöz kötött eltéréseket, hogy a megfelelési kötelezettségeket az EGT területén található repülőterek közötti légi járatokból származó kibocsátásokra korlátozza, egyenlő bánásmódot biztosítva ezzel a légitársaság-üzemeltetők útvonalain, azok székhelyétől függetlenül. Az EU ETS-től való legutóbbi eltérés, amelyet az (EU) 2017/2392 európai parlamenti és tanácsi rendelet¹ vezetett be, az EGT-n belüli repülésekből származó, 2023-ig bekövetkezett kibocsátásokra korlátozta a megfelelési kötelezettségeket, és a rendszer hatályának az említett rendeletben előírt felülvizsgálatot követő esetleges megváltoztatását helyezte kilátásba az EGT-n kívül található repülőterekre irányuló és az onnan kiinduló tevékenységek tekintetében, 2024. január 1-jétől kezdődően. A CORSIA – amelynek kísérleti szakasza megkezdődött – végrehajtásának és gyakorlati alkalmazásának értékelése érdekében az EU ETS-kötelezettségektől való jelenlegi eltérést a visszaadási kötelezettségekre vonatkozóan 2026. december 31-ig meg kell hosszabbítani a légitársaság-üzemeltetők által a CORSIA hatálya alá nem tartozó útvonalakon üzemeltetett olyan érintett harmadik országokba irányuló és onnan kiinduló légi járatok esetében, amelyek tekintetében az EU ETS jelentéstételi és visszaadási kötelezettségeket 2027. március 31-ig és 2027. szeptember 30-ig kellene egyébként alkalmazni.

¹ 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 (HL L 350., 2017.12.29., 7. o.).

Ez az utolsó, határidőhöz kötött eltérés az EU ETS-től. 2026. július 1-jéig a CORSIA felülvizsgálatát el kell végezni. Amennyiben az ICAO közgyűlése 2025. december 31-ig nem szigorítja a CORSIA-t a Párizsi Megállapodás céljainak elérésére irányuló, a hosszú távú, globális, törekvésenként megfogalmazott céljának teljesítésével összhangban, vagy ha a Bizottság által elfogadandó végrehajtási jogi aktusban felsorolt államok a rendelkezésre álló legfrissebb adatok szerint a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátások kevesebb mint 70 %-át képviselik, a Bizottságnak adott esetben javaslatot kell tennie arra, hogy az EU ETS 2027-től alkalmazandó legyen az induló légi járatokból származó kibocsátásokra, és hogy a légi jármű-üzemeltetők a kettős díjfizetés elkerülése érdekében levonhassák a CORSIA-kibocsátáskompenzációból eredő költségeket ezeken az útvonalakon. Ezzel párhuzamosan, ha egy harmadik ország 2027-től nem alkalmazza a CORSIA-t, az EU ETS alkalmazandó az említett harmadik országba induló légi járatokból származó kibocsátásokra.

- (31) A CORSIA szerinti kibocsátáskompenzációs követelményeknek való megfelelés céljára szolgáló egységek felhasználására vonatkozó információkat nem kevésbé átlátható módon kell nyilvánosan hozzáférhetővé tenni, mint ahogyan azt a 389/2013/EU bizottsági rendelet¹ XIV. melléklete szerint 2020-ig teszik a 2003/87/EK irányelv szerinti nemzetközi jóváírások felhasználására vonatkozó információkat illetően.

¹ A Bizottság 389/2013/EU rendelete (2013. május 2.) a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint a 280/2004/EK és a 406/2009/EK európai parlamenti és tanácsi határozat szerinti uniós kibocsátási egység-forgalmi jegyzék létrehozásáról, továbbá a 920/2010/EU és az 1193/2011/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 122., 2013.5.3., 1. o.).

- (32) 2022. október 7-én és a Covid19-világjárvánnyal összefüggésben az ICAO 41. közgyűlése úgy határozott, hogy a CORSIA 2024–2035 közötti időszakra vonatkozó korábbi alapszintjét a 2019. és 2020. évi szén-dioxid-kibocsátás átlagáról a 2019. évi szén-dioxid-kibocsátás 85%-ára módosítja. A 2019. és 2020. évi bejelentett összes szén-dioxid-kibocsátás átlaga 435 859 594 tonna volt. A 2019. évi szén-dioxid-kibocsátás 608 076 604 tonna volt, és ennek 85%-a 516 865 113 tonna. Azt a tényleges alapszintet azonban, amelyet az ICAO az ágazati növekedési tényező kiszámításához használ, az ICAO a szén-dioxid-kibocsátások egy részhalmazának felhasználásával határozza meg, kizárólag a kibocsátáskompenzációs követelmények hatálya alá tartozó útvonalakon történő kibocsátásokat figyelembe véve. A kibocsátáskompenzációs követelmények hatálya alá tartozó összes állampár 2021. évi részhalmazát illetően az ICAO nem tette közzé a 2019. és 2020. évi szén-dioxid-kibocsátás átlagát, de azt 245 millió tonnára becsülte, a 2019. évi szén-dioxid-kibocsátás pedig 341 380 188 tonna volt, amelynek 85%-a 290 173 160 tonna. A 2027-ben várhatóan kibocsátáskompenzációs követelmények hatálya alá tartozó valamennyi állampár esetében a becslések szerint a 2019. és 2020. évi szén-dioxid-kibocsátás átlaga körülbelül 373 millió tonna, míg a 2019. évi megfelelő szén-dioxid-kibocsátás 85 %-a a becslések szerint körülbelül 439 millió tonna.
- (33) Az azon államok jegyzékének létrehozására vonatkozó egységes feltételek biztosítása érdekében, amelyeket úgy tekintenek, hogy a 2003/87/EK irányelv alkalmazása céljából alkalmazzák a CORSIA-t, a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni azon, az EGT-országokon, Svájcban és az Egyesült Királyságon kívüli államok jegyzékének elfogadására és vezetésére vonatkozóan, amelyeket úgy tekintenek, hogy az uniós jog alkalmazása céljából részt vesznek a CORSIA-ban. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU rendeletnek megfelelően kell gyakorolni.

- (34) A légitársasági ágazat fenntartható légi közlekedésre történő átállása során figyelembe kell venni az ágazat szociális dimenzióját és versenyképességét annak biztosítása érdekében, hogy ezen átmenet társadalmilag igazságos legyen, és képzést, átképzést és továbbképzést nyújtson a munkavállalók számára. A Bizottságnak jelentést kell benyújtania az Európai Parlament és a Tanács számára ezen irányelv alkalmazásáról és a légitársasági ágazatra gyakorolt szociális hatásáról.
- (35) Az 1000 kilométeres vagy annál rövidebb légi járatok a légi közlekedés teljes szén-dioxid-kibocsátásának 6–9%-át teszik ki. Ameddig az áttörést hozó technológiai vívmányok, valamint a kibocsátásmentes légitársasági üzemanyagok és légi járművek rendelkezésre nem állnak, a Bizottságnak jelentést kell benyújtania az alternatív, fenntarthatóbb közlekedési módokra való modális váltás előmozdítására irányuló intézkedésekről.
- (36) Noha az EU ETS 2012 óta alkalmazandó a légi járatokra, az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomag további intézkedéseket tartalmaz, amelyek az EU ETS-sel együtt kumulatív hatást gyakorolhatnak az ágazatra. A szigeti régiókat vagy kis repülőtereket kiszolgáló légi járatok légi összeköttetésének biztosítása érdekében az ezen irányelv szerinti, a fosszilis légitársasági üzemanyagok és azok alternatívái között fennmaradó árkülönbség áthidalására szolgáló mechanizmusnak korlátoznia kell a légi összeköttetésre gyakorolt kedvezőtlen hatásokat, és csökkentenie kell a kibocsátásáthelyezés kockázatát. A Bizottságnak 2026-ig jelentést kell készítenie a légi összeköttetésre gyakorolt lehetséges hatásokról.

- (37) A kerozin típusú sugárhajtómű-üzemanyag (Jet A1 vagy Jet A) tekintetében az EU ETS szerinti kibocsátási tényezőt össze kell hangolni a CORSIA SARP-okban ezen üzemanyagra vonatkozóan megállapított kibocsátási tényezővel. A kerozin típusú sugárhajtómű-üzemanyag kibocsátási tényezőjének növekedése miatt nem változhatnak a kiosztási szintek, mivel ezen irányelv következtében a kibocsátási egységek légi közlekedés részére történő ingyenes kiosztása az árverés útján történő értékesítés javára a nagyobb mértékű kibocsátáscsökkentés megvalósítása érdekében fokozatosan kivezetésre kerül.
- (38) Az (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelv¹ 25. cikkének megfelelő, megújuló forrásokból származó hidrogén felhasználásával előállított, nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokat a megfelelő elszámolásra vonatkozó részletes szabályok ezen irányelv szerinti meghatározásáig kibocsátásmentesnek kell minősíteni az azokat használó légi jármű-üzemeltetők számára.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/2001 irányelve (2018. december 11.) a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának előmozdításáról (HL L 328., 2018.12.21., 82. o.).

(39) A fosszilis kerozin és a támogatható üzemanyagok közötti költségkülönbségnek a fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról szóló rendelettel összhangban való éves kiszámítására, a kibocsátási egységeknek az ilyen támogatható üzemanyagok használatára való kiosztására, valamint az ilyen támogatható üzemanyagok használatával megtakarított üvegházhatásúgáz-kibocsátás kiszámítására vonatkozó részletes szabályok megállapítása, továbbá a szén-dioxid árából és a fosszilis üzemanyagokra vonatkozó harmonizált minimum adómértékekből származó ösztönzők figyelembevételére vonatkozó rendelkezések megállapítása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el. Ezenkívül a Bizottságot fel kell hatalmazni arra is, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a légiközlekedési kibocsátási egységek tagállamok általi árverés útján történő értékesítésére vonatkozó részletes rendelkezések meghatározása érdekében, ideértve azon részletes, az árverés útján történő értékesítésre vonatkozó szabályokat is, amelyek az ilyen árverésből származó bevételek egy részének az Unió általános költségvetésébe – saját forrásként – történő átcsoportosításához szükségesek. 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 megállapodásban¹ 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.

¹ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

- (40) Különös figyelmet kell fordítani a hozzáférés előmozdítására az Unió legkülső régiói tekintetében. Ezért 2030. december 31-ig ideiglenes eltérést kell biztosítani az EU ETS-től a valamely tagállam legkülső régiójában található repülőtér és ugyanazon tagállamban az említett legkülső régió kivül található másik repülőtér közötti légi járatokból 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 légi járatokra is ki kell terjednie.
- (41) Az (EU) 2023/136 európai parlamenti és tanácsi határozat¹ alkalmazandó a légi jármű-üzemeltetők által 2023. november 30-ig, a 2003/87/EK irányelv szerint elvégzendő tagállami értesítésekre, feltéve, hogy a 2022. évi kibocsátásokra vonatkozó, az ICAO által közzeendő ágazati növekedési tényező nulla.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/136 határozata (2023. január 18.) a 2003/87/EK irányelvnek az Unióban székhellyel rendelkező légi jármű-üzemeltetőkre vonatkozó piaci alapú globális intézkedés kapcsán a kibocsátáskompenzációról szóló értesítés tekintetében történő módosításáról (HL L 19., 2023.1.20., 1. o.)

- (42) Az innováció átfogó megközelítése fontos az európai zöld megállapodás célkitűzéseinek eléréséhez és az európai ipar versenyképességéhez. Ez különösen nagy szerepet játszik a nehezen dekarbonizálható ágazatok, például a légi közlekedés és a hajózás szempontjából, ahol üzemeltetési fejlesztések, alternatív klímasegleges üzemanyagok és technológiai megoldások kombinációját kell alkalmazni. Ebből következően a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a nemzeti átültető rendelkezések ne akadályozzák az innovációt, és technológiai szempontból semlegesek legyenek. Uniós szinten a szükséges kutatási és innovációs erőfeszítések támogatásban részesülnek, többek között a Horizont Európa kutatási és innovációs keretprogram révén, ami jelentős finanszírozást és új eszközöket jelent az EU ETS hatálya alá tartozó ágazatok számára.
- (43) A 2003/87/EK irányelv által létrehozott Innovációs Alapnak támogatnia kell a dekarbonizációs megoldások kutatását, fejlesztését és alkalmazását, beleértve a kibocsátásmentes technológiákat is, valamint csökkentenie kell a légiközlekedési ágazat éghajlati és környezeti hatásait. Támogatnia kell továbbá a villamosítást és a légi közlekedés átfogó hatásainak csökkentésére irányuló intézkedéseket.

- (44) Mivel ezen irányelv céljait, nevezetesen a légi közlekedésnek az uniós gazdaság egészére vonatkozó kibocsátáscsökkentési célhoz való hozzájárulásának és a CORSIA uniós jogban történő megfelelő alkalmazásának biztosítását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban az irányelv terjedelme és hatása miatt e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat a szubszidiaritásnak az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt elvével összhangban. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (45) A sürgős éghajlat-politikai fellépés iránti szükségre és annak szükségességére tekintettel, hogy minden ágazat költséghatékony módon járuljon hozzá a kibocsátáscsökkentéshez, a tagállamoknak 2023. december 31-ig át kell ültetniük ezen irányelvet.
- (46) Az adminisztratív eljárások egyszerűsítése és azoknak a legjobb gyakorlathoz való igazítása a lehető legkisebbre csökkentené az adminisztratív terheket.
- (47) A 2003/87/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 2003/87/EK irányelv módosításai

A 2003/87/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 3. cikk a következő ponttal egészül ki:
 - „v. „nem szén-dioxiddal kapcsolatos légiközlekedési hatások”: az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységet végző légi jármű által az üzemanyag égése során kibocsátott nitrogén-oxidok (NO_x), koromrészecskék, oxidált kénvegyület-fajták éghajlatra gyakorolt hatása, valamint a kibocsátott vízgőz, többek között kondenzcsík hatásai;”
2. A 3c. cikk a következőképpen módosul:
 - a) a (2) bekezdést el kell hagyni;

b) a szöveg a következő bekezdésekkel egészül ki:

- „(5) A Bizottság a légi jármű-üzemeltetők számára a 2024-es évre kiosztandó kibocsátási egységek teljes mennyiségét az I. mellékletben felsorolt légiközlekedési tevékenységet végző légi jármű-üzemeltetőknek 2023-ban kiosztott teljes kibocsátási egység-mennyiség alapján, ez utóbbi mennyiséget a 9. cikkben említettek szerinti lineáris csökkentési tényezővel csökkentve határozza meg, és közzéteszi ezt a mennyiséget, valamint az ingyenes kiosztás azon összegét, amelyet 2024-ben alkalmaztak volna az ingyenes kiosztásra vonatkozó, az (EU) 2023/... európai parlamenti és tanácsi irányelv⁺⁺ által bevezetett módosítások előtt hatályban lévő szabályok alapján.
- (6) A 2024. január 1-jétől 2030. december 31-ig tartó időszakra az (5) bekezdésben említett kibocsátási egységek teljes mennyiségéből legfeljebb 20 milliót fenn kell tartani a kereskedelmi légi jármű-üzemeltetők számára, átlátható, egyenlő bánásmódot alkalmazó és megkülönböztetésmentes alapon a fenntartható légi jármű-üzemanyagok és a nem fosszilis üzemanyagokból származó egyéb légi jármű-üzemanyagok – amelyeket a fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról szóló rendelet olyanként határoz meg, amely beszámít a légi jármű-üzemanyag-forgalmazók által az uniós repülőtereken a légi jármű-üzemeltetők rendelkezésére bocsátott légi jármű-üzemanyag minimális fenntartható légi jármű-üzemanyag tartalmának elérése céljából – használata tekintetében olyan szubszonikus légi járatok számára, amelyek esetében kibocsátási egységeket kell visszaadni ezen irányelv 12. cikkének (3) bekezdésével összhangban.

⁺ HL: Kérjük, illesszék be a szövegbe a PE-CONS 8/23 (2021/0207(COD)) dokumentumban szereplő irányelv számát, és illesszék be az említett irányelv számát, dátumát és HL-hivatkozását a lábjegyzetbe.

Abban az esetben, ha egy repülőtéren fizikailag nem rendelhető támogatható légi jármű-üzemanyag egy adott járáshoz, az ezen albekezdés szerint fenntartott kibocsátási egységeket az említett repülőtéren feltöltött, támogatható légi jármű-üzemanyagok tekintetében kell rendelkezésre bocsátani, a légi jármű-üzemeltető említett repülőtérről induló azon légi járataiból származó kibocsátásokkal arányosan, amelyekre vonatkozóan kibocsátási egységeket kell visszaadni ezen irányelv 12. cikkének (3) bekezdésével összhangban.

Az e bekezdés első albekezdése szerint fenntartott kibocsátási egységeket a tagállamok a fosszilis kerozin használata és a releváns támogatható légi jármű-üzemanyagok használata közötti árkülönbség egy részének vagy egészének fedezésére osztják ki, figyelembe véve a szén-dioxid árából és a fosszilis üzemanyagokra vonatkozó harmonizált minimum adómértékekből származó ösztönzőket. Ezen árkülönbség kiszámításakor a Bizottság figyelembe veszi az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége által a fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról szóló rendelet szerint közzétett műszaki jelentést. A tagállamok biztosítják az e bekezdés szerinti finanszírozás láthatóságát az ezen irányelv 30m. cikke (1) bekezdésének a) és b) pontjában említett követelményeknek megfelelő módon.

Az e bekezdés alapján kiosztott kibocsátási egységek a következőket fedezik:

- a) a fosszilis kerozin és a megújuló energiaforrásokból származó hidrogén, valamint az (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelv** 2. cikke második bekezdésének 34. pontjában meghatározott olyan fejlett bioüzemanyagok használata közötti fennmaradó árkülönbözet 70%-a, amely üzemanyagok esetében az ezen irányelv IV. melléklete vagy a 14. cikke szerint elfogadott végrehajtási jogi aktus értelmében a kibocsátási tényező nulla;
- b) a fosszilis kerozin és az (EU) 2018/2001 irányelv 25. cikkének megfelelő, nem biológiai eredetű, a légi közlekedésben használt olyan megújuló üzemanyagok használata közötti fennmaradó árkülönbözet 95%-a, amely üzemanyagok esetében az ezen irányelv IV. melléklete vagy a 14. cikke szerint elfogadott végrehajtási jogi aktus értelmében a kibocsátási tényező nulla;
- c) a fosszilis kerozin és a nem fosszilis üzemanyagokból előállított, az e bekezdés első albekezdésében említett bármely támogatható légijármű-üzemanyag használata közötti fennmaradó árkülönbözet 100%-a 10 000 km²-nél kisebb és a szárazfölddel közúti vagy vasúti összeköttetésben nem álló szigeteken található repülőtereken, a fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról szóló rendelet szerinti uniós repülőtérként való meghatározáshoz nem elég nagy repülőtereken, valamint a legkülső régiókban található repülőtereken;

- d) az a), b) és c) pontban említettektől eltérő esetekben a fosszilis kerozin és az e bekezdés első albekezdése szerinti egyéb nem fosszilis üzemanyagokból származó, támogatható légi jármű-üzemanyagok használata közötti fennmaradó árkülönbözet 50%-a.

A kibocsátási egységek e bekezdés szerinti kiosztása során figyelembe lehet venni az egyéb, nemzeti szintű rendszerekből származó lehetséges támogatásokat.

A kereskedelmi légi jármű-üzemeltetők évente kérelmezhetik kibocsátási egységek kiosztását az egyes, e bekezdésben említett támogatható légi jármű-üzemanyagok mennyisége alapján, amelyeket olyan légi járatok használtak fel, amelyekre vonatkozóan a 12. cikk (3) bekezdésével összhangban 2024. január 1. és 2030. december 31. között kibocsátási egységeket kell visszaadni, kivéve azokat a légi járatokat, amelyek esetében az említett követelmény a 28a. cikk (1) bekezdése alapján teljesítettnek minősül. Ha egy adott évben az ilyen üzemanyagok használatára vonatkozó kibocsátási egységek iránti igény magasabb, mint a rendelkezésre álló kibocsátási egységek, a kibocsátási egységek mennyiségét egységes módon csökkenteni kell valamennyi, az adott évre vonatkozó kiosztással érintett légi jármű-üzemeltető tekintetében.

A Bizottság az előző évre vonatkozóan éves alapon közzéteszi az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* a fosszilis kerozin és a releváns támogatható légi jármű-üzemanyagok közötti átlagos költségkülönbség részleteit, figyelembe véve a szén-dioxid árából és a fosszilis üzemanyagokra vonatkozó harmonizált minimum adómértékekből származó ösztönzőket.

A Bizottság a 23. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el abból a célból, hogy kiegészítse ezt az irányelvet az e bekezdés hatodik albekezdésében említett költségkülönbség éves kiszámítására és az e bekezdés első albekezdésében meghatározott üzemanyagok használatára vonatkozó kibocsátási egységek kiosztására vonatkozó részletes szabályok megállapítása, valamint a 14. cikk (1) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktus szerint bejelentett üzemanyagok használatával megtakarított üvegházhatásúgáz-kibocsátás kiszámítására vonatkozó részletes szabályok megállapítása, továbbá a szén-dioxid árából és a fosszilis üzemanyagokra vonatkozó harmonizált minimum adómértékekből származó ösztönzők figyelembevételére vonatkozó rendelkezések megállapítása révén.

2028. január 1-jéig a Bizottság értékeli e bekezdés alkalmazását, és ezen értékelés eredményeit jelentésbe foglalva kellő időben benyújtja az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A jelentést adott esetben jogalkotási javaslat kísérheti, amely 2034. december 31-ig maximált mennyiségben és időben korlátozva oszt ki kibocsátási egységeket az e bekezdés első albekezdésében meghatározott üzemanyagok – különösen az (EU) 2018/2001 irányelv 25. cikkének megfelelő, a légi közlekedésben használt, az ezen irányelv IV. melléklete vagy a 14. cikke szerint elfogadott végrehajtási jogi aktus szerint nulla kibocsátási tényezővel rendelkező – nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok használatának további ösztönzése érdekében.

2028. január 1-jétől a Bizottság a 10. cikk (5) bekezdése szerint benyújtandó éves jelentésében értékeli e bekezdés alkalmazását.

- (7) Az EGT-ben található repülőtérrel induló olyan légi 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 árverés útján történő értékesítést is –, amelyek akkor lettek volna érvényesek, ha a légi járatok az adott évben az EU ETS hatálya alá tartoztak volna, csökkentve a 9. cikkben említettek szerinti lineáris csökkentési tényezővel.
- (8) A 12. cikk (3) 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 az ugyanazon tagállamban található repülőtér – beleértve az ugyanazon tagállam ugyanazon vagy más legkülső régiójában található egyéb repülőteret is – közötti légi járatokból eredő, 2030. december 31-ig keletkező kibocsátások miatt.

-
- * Az Európai Parlament és a Tanács 2023/... irányelve (...) a 2003/87/EK irányelvnek a légi közlekedésnek az uniós gazdaság egészére vonatkozó kibocsátáscsökkentési célhoz való hozzájárulása és egy piaci alapú globális intézkedés megfelelő végrehajtása tekintetében történő módosításáról (HL...).
- ** Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/2001 irányelve (2018. december 11.) a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának előmozdításáról (HL L 328., 2018.12.21., 82. o.).”

3. A 3d. cikk a következőképpen módosul:

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

„(1) 2024-ben és 2025-ben a 3c. cikk (5) és (7) bekezdésében említett kibocsátási egységek 15%-át, valamint az említett kibocsátási egységek fennmaradó 85%-ának 2024-ben a 25%-át – amely tekintetében ingyenes kiosztásra került volna sor –, és 2025-ben az 50%-át – amely tekintetében ingyenes kiosztásra került volna sor – árverés útján kell értékesíteni, kivéve a 3c. cikk (6) bekezdésében és a 10a. cikk (8) bekezdésének negyedik albekezdésében említett kibocsátási egység-mennyiségeket. Az ezekre az évekre vonatkozó kibocsátási egységek fennmaradó részét ingyenesen kell kiosztani.

2026. január 1-jétől kezdődően árverés útján kell értékesíteni azon kibocsátási egységek teljes mennyiségét, amely tekintetében abban az évben ingyenes kiosztásra került volna sor, a 3c. cikk (6) bekezdésében és a 10a. cikk (8) bekezdésének negyedik albekezdésében említett kibocsátási egység-mennyiség kivételével.”;

b) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(1a) Az ingyenesen kiosztott kibocsátási egységeket a légi jármű-üzemeltetőknek a légi közlekedésből származó, 2023-ra vonatkozóan jelentett hitelesített kibocsátásokból való részesedésük arányában kell kiosztani a légi jármű-üzemeltetők részére. Ennek a számításnak az olyan légi járatok 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) és (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) 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 légiközlekedési kibocsátási egységek tagállamok általi, e cikk (1) és (1a) bekezdése szerinti árverezésére vonatkozó részletes szabályok tekintetében, beleértve az árverés útján történő értékesítésre vonatkozó azon részletes szabályokat is, amelyek az ilyen árverésből származó bevételek egy részének az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 311. cikkének (3) bekezdése szerinti saját forrásként az Unió általános költségvetésébe történő átcsoportosításához szükségesek. Az egyes időszakokban az egyes tagállamok által árverésre bocsátandó kibocsátási egységek mennyiségének arányosnak kell lennie az adott tagállamnak az összes tagállam légi közlekedésnek tulajdonított, a referenciaévre vonatkozóan a 14. cikk (3) bekezdése szerint bejelentett és a 15. cikk szerint ellenőrzött összes kibocsátásából való részesedésével. A 13. cikkben említett minden egyes időszak tekintetében a referenciaév az a naptári év, amely 24 hónappal annak az időszaknak a kezdete előtt végződik, amelyre az árverés vonatkozik. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok biztosítják a 10. cikk (4) bekezdésének első albekezdésében meghatározott elvek tiszteletben tartását.

- (4) A tagállamok határozzák meg az e fejezet hatálya alá tartozó kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítéséből származó bevételek felhasználását, kivéve az EUMSZ 311. cikkének harmadik bekezdésével összhangban saját forrásként meghatározott és az Unió általános költségvetésében szereplő bevételeket. A tagállamok a kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítéséből származó bevételeket, vagy az e bevételek értékével megegyező összeget az ezen irányelv 10. cikkének (3) bekezdése szerint használják fel.”.

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

5. A 11a. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1), a (2) és a (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, függő területein és egyéb területein – lajtsromba vettek, a következő egységeket használhatják az egységeknek a 12. cikk (6) bekezdése szerint bejelentett mennyiség tekintetében való törlésére vonatkozó, 12. cikk (9) bekezdésében meghatározott 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 elszámolhatónak ítélt;
 - c) az (5) bekezdés szerinti megállapodásokban részes felek által 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 államból származnak, amely a felhasználás idején a Párizsi Megállapodás részes fele;
 - b) a 25a. cikk (3) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban az ICAO nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompensációs és -csökkentési rendszerében (CORSIA) részt vevőként felsorolt államból származnak. Ez a feltétel nem alkalmazandó a 2027 előtt keletkező kibocsátásokra, és nem alkalmazandó az Egyesült Nemzetek Szervezete által meghatározott legkevesbé fejlett országokra és fejlődő kis szigetállamokra sem, kivéve azokat az államokat, 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 a részt vevő felek általi engedélyezésre vonatkozó rendelkezések vannak hatályban, 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 kettős elszámolására, valamint nettó növekedésére.

A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben részletes – például jelentéstételi és nyilvántartási – követelményeket határoz meg az e bekezdés első albekezdésében 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 az e cikk (2) bekezdésével összhangban biztosított rugalmassági mechanizmusokat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 22a. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”;

- b) a (4) bekezdést el kell hagyni;

c) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(8) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben felsorolja azokat az egységeket, amelyeket az ICAO Tanács elszámolhatónak ítél, és amelyek megfelelnek az e cikk (2) és (3) bekezdésében meghatározott feltételeknek. A Bizottság adott esetben végrehajtási jogi aktusokat is elfogad e jegyzék naprakésszé tétele érdekében. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 22a. 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 az e cikk (8) bekezdésében említett végrehajtási jogi aktusban meghatározott módszernek megfelelően minden évben kiszámítják az előző naptári évre vonatkozó kibocsátáskompenzációs követelményeket a 25a. cikk (3) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban felsorolt államokba irányuló, azokból kiinduló és azok közötti légi járatok, valamint a Svájc vagy az Egyesült Királyság és a 25a. cikk (3) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban felsorolt államok közötti légi járatok tekintetében, és erről minden év november 30-ig tájékoztatják a légi jármű-üzemeltetőket.

A tagállamok az e cikk (8) bekezdésében említett végrehajtási jogi aktusban meghatározott módszernek megfelelően kiszámítják az adott CORSIA megfelelési időszakra vonatkozó teljes végleges kibocsátáskompenzációs követelményeket is, és ezekről az adott CORSIA megfelelési időszak utolsó évét követő év november 30-áig tájékoztatják azokat a légi jármű-üzemeltetőket, amelyek az e követelményekre vonatkozó, az e bekezdés harmadik albekezdésében meghatározott feltételeknek megfelelnek.

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

- a) a légi jármű-üzemeltetők rendelkeznek a tagállamok egyike által kiállított üzemeltetési engedéllyel vagy valamelyik tagállamban vannak lajstromba véve, az adott tagállam legkülső régióit, függő területeit és egyéb területeit is beleértve; és
- b) 2021. január 1-től az éves szén-dioxid-kibocsátásuk meghaladja a 10 000 tonnát az olyan légi járművek használatából eredően, amelyek az I. melléklet hatálya alá tartozó repüléseket teljesítenek és 5 700 kg-ot meghaladó maximális engedélyezett felszállótömeeggel rendelkeznek, az ugyanazon tagállamból (ideértve ugyanazon tagállam legkülső régióit) induló és ugyanazon tagállamba érkező légi járműveket kivéve.

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

- i. állami repülések;
- ii. humanitárius célú repülések;
- iii. egészségügyi célú repülések;
- iv. katonai célú repülések;
- v. tűzoltási célú repülések;
- vi. humanitárius, egészségügyi vagy tűzoltási célú repülést megelőző vagy azt követő repülések, feltéve, hogy ezeket a repüléseket ugyanazzal a légi járművel hajtották végre, és ezek a repülések szükségesek voltak a vonatkozó humanitárius, egészségügyi vagy tűzoltási célú tevékenységek elvégzéséhez vagy az említett tevékenységeket követően a légi jármű következő tevékenységéhez annak áthelyezésére volt szükség.”;

b) a szöveg a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(8) Az e cikk (6) bekezdésében említett kibocsátáskompenzációs követelményeknek a CORSIA alkalmazása céljából történő kiszámítását a 25a. cikk (3) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban felsorolt államokba irányuló, azokból kiinduló és azok közötti légi járatok, valamint a Svájc vagy az Egyesült Királyság és a 25a. cikk (3) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban felsorolt államok közötti légi járatok tekintetében a Bizottság által meghatározandó módszer szerint kell elvégezni.

A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza az e bekezdés első albekezdésében említett légi jármű-üzemeltetőkre vonatkozó kibocsátáskompenzációs követelmények kiszámításának módszerét.

Ezek a végrehajtási jogi aktusok részletezik különösen az ezen irányelv vonatkozó rendelkezéseiből, különösen a 3c., a 11a., a 12. és a 25a. cikkből, valamint – az ezen irányelv vonatkozó rendelkezéseinek fényében a lehetséges mértékben – a CORSIA-ra vonatkozó nemzetközi környezetvédelmi szabványokból és ajánlott gyakorlatokból (CORSIA SARP-ok) eredő követelmények alkalmazását.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 22a. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni. Az első ilyen végrehajtási jogi aktust 2024. június 30-ig kell elfogadni.

- (9) Azok a légi jármű-üzemeltetők, amelyek valamely tagállam által kiállított üzembentartási engedéllyel rendelkeznek, vagy amelyeket valamely tagállamban – az adott tagállam legkülső régióit, függő területeit és egyéb területeit is beleértve – lajstromba vettek, csak az adott CORSIA megfelelési időszakra vonatkozóan az adott tagállam által a (6) cikkel összhangban bejelentett mennyiség tekintetében törölhetik a 11a. cikkben említett egységeket. A törlésre a 2021–2023-as időszak kibocsátásai tekintetében 2025. január 31-ig, a 2024–2026-os időszak kibocsátásai tekintetében pedig 2028. január 31-ig kerül sor.”.

7. A 14. cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

- „(5) A légi jármű-üzemeltetők évente egyszer jelentést tesznek a 2025. január 1. után bekövetkező, nem szén-dioxiddal kapcsolatos légiközlekedési hatásokról. E célból a Bizottság 2024. augusztus 31-ig az (1) bekezdés szerinti végrehajtási jogi aktust fogad el annak érdekében, hogy a nem szén-dioxiddal kapcsolatos légi közlekedési hatásokat beépítse a nyomkövetési, jelentéstételi és hitelesítési keretbe. Ennek a nyomkövetési, jelentéstételi és hitelesítési keretnek tartalmaznia kell legalább a rendelkezésre álló háromdimenziós légi járműútvonali adatokat, valamint a környezeti páratartalmat és hőmérsékletet, hogy a repülésenkénti szén-dioxid-egyenértéket ki lehessen számítani. A Bizottság az adminisztratív terhek minimalizálása érdekében – a rendelkezésre álló erőforrásoktól függően – biztosítja a nyomkövetés, jelentéstétel és hitelesítés megkönnyítését és a lehető legnagyobb mértékű automatizálását szolgáló eszközök rendelkezésre állását.

2025. január 1-től kezdődően a tagállamok biztosítják, hogy minden légitársaság-üzemeltető az (1) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktusokkal összhangban minden év végét követően nyomon kövesse és jelentést tegyen az illetékes hatóságnak az általa az egyes naptári években üzemeltetett minden egyes légi jármű nem szén-dioxiddal kapcsolatos hatásairól.

A Bizottság a 10. cikk (5) bekezdésében említett jelentés részeként 2026-tól évente jelentést nyújt be az e bekezdés első albekezdésében említett nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési keret alkalmazásának eredményeiről.

A nem szén-dioxiddal kapcsolatos légiközlekedési hatásokra vonatkozó nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési keret alkalmazásának eredményei alapján a Bizottság 2027. december 31-ig jelentést és adott esetben jogalkotási javaslatot nyújt be, miután először hatásvizsgálatot végzett e hatásoknak az EU ETS hatályának a nem szén-dioxiddal kapcsolatos légiközlekedési hatásokra való kiterjesztésével történő enyhítése érdekében.

- (6) A Bizottság az (EU) 2018/2066 bizottsági végrehajtási rendelettel* és az (EU) 2019/1603 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet** 7. cikkével összhangban a vonatkozó jelentéstételi határidőt követően legkésőbb három hónappal, felhasználóbarát módon közzéteszi legalább a légiközlekedési tevékenységekre vonatkozó, a tagállamoknak bejelentett vagy a Bizottságnak továbbított alábbi összesített éves kibocsátási adatokat:

- a) az EGT-n belüli repülőtérpáronként:
- i. az összes légi járatból származó kibocsátás;

- ii. a légi járatok száma összesen;
 - iii. az utasok száma összesen;
 - iv. a légi jármű típusa;
- b) légi jármű-üzemeltetőnként:
- i. az EGT-n belüli légi járatokból, az EGT-ből induló légi járatokból, az EGT-be érkező légi járatokból és két harmadik ország közötti légi járatokból származó kibocsátásokra vonatkozó adatok állampárok szerinti bontásban, valamint a CORSIA keretében elszámolható kibocsátási egységek törlésére vonatkozó kötelezettség hatálya alá tartozó kibocsátásokra vonatkozó adatok;
 - ii. a kibocsátáskompenzációs követelményeknek a 12. cikk (8) bekezdése szerint kiszámított összege;
 - iii. az e pont ii. pontjában említett, a légi jármű-üzemeltetőre vonatkozó kibocsátáskompenzációs követelmények teljesítéséhez felhasznált, a 11a. cikk szerinti egységek mennyisége és típusa;
 - iv. az ezen irányelv értelmében nulla kibocsátási tényezővel rendelkező vagy a légi jármű-üzemeltetőt a 3c. cikk (6) bekezdése alapján kibocsátási egységekre feljogosító üzemanyagok felhasznált mennyisége és típusa.

Az első albekezdés a) és b) pontja esetében, különleges körülmények között, amennyiben egy légi jármű-üzemeltető nagyon korlátozott számú repülőter-páron vagy nagyon korlátozott számú, a kibocsátáskompenzációs követelmények hatálya alá tartozó állampár viszonylatában, vagy nagyon korlátozott számú, a kibocsátáskompenzációs követelmények hatálya alá nem tartozó állampár viszonylatában üzemel, az említett légi jármű-üzemeltető kérheti az igazgatásért felelős tagállamot, hogy ezeket az adatokat ne tegye közzé légi jármű-üzemeltetői szinten, kifejtve, hogy a nyilvánosságra hozatal miatt tekinthető olyannak, mint amely sértené kereskedelmi érdekeit. E kérelem alapján az igazgatásért felelős tagállam kérheti a Bizottságtól, hogy ezeket az adatokat magasabb összesítési szinten tegye közzé. A kérelemről a Bizottság határoz.

* A Bizottság (EU) 2018/2066 végrehajtási rendelete (2018. december 19.) az üvegházhatású gázok kibocsátásának a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek megfelelő nyomon követéséről és jelentéséről, valamint a 601/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról (HL L 334., 2018.12.31., 1. o.).

** A Bizottság (EU) 2019/1603 felhatalmazáson alapuló rendelete (2019. július 18.) a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által a légi közlekedésből származó kibocsátásoknak a piaci alapú globális intézkedés végrehajtása céljából való nyomon követése, jelentése és hitelesítése érdekében elfogadott intézkedések tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 250., 2019.9.30., 10. o.).”

8. A 18a. cikk a következőképpen módosul:

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

„(2) Amennyiben a 13. cikkben említett bármely időszak első két évében az e cikk (1) bekezdésének b) pontja alá tartozó légi jármű-üzemeltető által végrehajtott repülésekből származó, légi közlekedésnek tulajdonított kibocsátások egyikét sem tulajdonítják az igazgatásáért felelős tagállamnak, a légi jármű-üzemeltetőt a következő időszakra vonatkozóan át kell adni egy másik igazgatásért felelős tagállamnak. Az igazgatásért felelős új tagállam az a tagállam, amely a légi jármű-üzemeltető által az előző időszak első két évében végrehajtott repülésekből származó, a legnagyobb becsült, légi közlekedésnek tulajdonított kibocsátással rendelkezik.”;

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

„b) 2024-től kezdődően legalább két évenként frissíti a jegyzéket olyan légi jármű-üzemeltetők felvételével, amelyek ezt követően végeztek az I. mellékletben felsorolt légi közlekedési tevékenységet; amennyiben egy légi jármű-üzemeltető a jegyzék frissítését megelőző négy egymást követő naptári évben nem végzett az I. mellékletben felsorolt légi közlekedési tevékenységet, nem vehető fel a jegyzékbe.”;

9. A 25a. cikk a következőképpen módosul:

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

„(2) Az Unió és tagállamai továbbra is törekszenek a légi közlekedésből származó üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentését célzó globális intézkedésekre vonatkozó megállapodások elérésére, összhangban az (EU) 2021/1119 rendelet és a Párizsi Megállapodás célkitűzéseivel. A Bizottság bármely ilyen megállapodás fényében mérlegeli, hogy a légi jármű-üzemeltetők vonatkozásában szükséges-e ezt az irányelvet módosítani.”;

b) a szöveg a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(3) A Bizottság végrehajtási jogi aktust fogad el, amely felsorolja az EGT-országokon, Svájcban és az Egyesült Királyságon kívüli azon államokat, amelyeket úgy tekintenek, hogy ezen irányelv alkalmazása céljából alkalmazzák a CORSIA-t, a 2019-es alapszinttel a 2021–2023-as időszakra, valamint a 2019-es kibocsátás 85%-ának megfelelő alapszinttel 2024-től kezdődően minden évre vonatkozóan. E végrehajtási jogi aktust a 22a. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

- (4) A 2026. december 31-ig keletkező, az e cikk (3) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban felsorolt államokból kiinduló vagy oda érkező légi járatokból származó kibocsátások tekintetében a légi jármű-üzemeltetők nem kötelesek a 12. cikk (3) bekezdésével összhangban kibocsátási egységeket visszaadni.
- (5) A 2026. december 31-ig keletkező, az EGT és az e cikk (3) bekezdés alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban fel nem sorolt államok közötti légi járatokból – a Svájcba és az Egyesült Királyságba irányuló légi járatokat kivéve – származó kibocsátások tekintetében a légi jármű-üzemeltetők nem kötelesek a 12. cikk (3) bekezdésével összhangban kibocsátási egységeket visszaadni.
- (6) Az e cikk (3) bekezdése 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 légi járatokból származó kibocsátások tekintetében a légi jármű-üzemeltetők nem kötelesek a 12. cikk (3) bekezdésével összhangban kibocsátási egységeket visszaadni.

- (7) Amennyiben a Bizottság megállapítja, hogy a verseny jelentős torzulása áll fenn – így például egy olyan harmadik ország által okozott torzulás, amely a CORSIA-t a hazai jogában kevésbé szigorú módon alkalmazza vagy a CORSIA rendelkezéseit nem azonos módon alkalmazza az összes légi jármű-üzemeltetővel szemben –, amely hátrányosan érinti a valamely tagállam által kiállított üzemeltetési engedéllyel rendelkező vagy valamely tagállamban – az adott tagállam legkülső régióit, függő területeit és egyéb területeit is beleértve – lajstromozott légi jármű-üzemeltetőket, a Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el az említett légi jármű-üzemeltetőknek a 12. cikk (9) bekezdése szerinti kibocsátáskompenzációs követelmények alóli mentesítésére az ilyen államokba irányuló és onnan kiinduló légi járatokból származó kibocsátások tekintetében. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 22a. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

- (8) Amennyiben egy légi jármű-üzemeltető, amely egy tagállam által kiállított üzemeltetési engedéllyel rendelkezik, vagy valamely tagállamban – többek között az adott tagállam legkülső régióiban, függő területein és egyéb területein – lajstromozták, az e cikk (3) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban felsorolt két különböző állam közötti légi járatokat üzemeltet, ideértve a Svájc, az Egyesült Királyság és az e cikk (3) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban felsorolt államok közötti légi járatokat is, és ezen államok lehetővé teszik a légi jármű-üzemeltetők számára, hogy a 11a. cikk (8) bekezdése alapján elfogadott jegyzékben szereplő egységektől eltérő egységeket használjanak, a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el, amelyek engedélyezik a szóban forgó légi jármű-üzemeltetők számára, hogy a jegyzékben szereplőkön kívül egyéb egységtípusokat használjanak, illetve hogy a 11a. cikk (2) és (3) bekezdése szerinti feltételek ne vonatkozzanak rájuk az ilyen légi járatokból származó kibocsátások tekintetében. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 22a. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”;

10. A 28a. és a 28b. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„28a. cikk

Az ICAO piaci alapú globális intézkedésének kötelező végrehajtását megelőzően alkalmazandó eltérések

- (1) A 12. cikk (3) bekezdésétől, a 14. cikk (3) bekezdésétől és a 16. cikktől eltérve a tagállamok úgy tekintik, hogy az említett rendelkezésekben megállapított követelmények teljesülnek, és nem hoznak intézkedést a légi jármű-üzemeltetőkkel szemben az alábbiak vonatkozásában:
- a) az Egyesült Királyságban vagy Svájcban található repülőterekre irányuló légi járatok kivételével az EGT-n kívüli államokban található repülőterekre irányuló, illetve onnan kiinduló, a 2021. január 1. és 2026. december 31. közötti időszakban az egyes naptári években végrehajtott légi járatokból származó összes kibocsátás, a 28b. cikkben említett felülvizsgálattól függően;
 - b) valamely, az EUMSZ 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 légi járatokból származó összes kibocsátás, a 28b. cikkben említett felülvizsgálattól függően.

A 11a., a 12. és a 14. cikk alkalmazásában az e bekezdés első albekezdésében említett légi járatoktól eltérő légi járatokból származó hitelesített kibocsátásokat a légi jármű-üzemeltető hitelesített kibocsátásának kell tekinteni.

- (2) A 3d. cikk (3) bekezdésétől eltérve, az egyes tagállamok által a 2013. január 1-jétől 2026. december 31-ig tartó időszak vonatkozásában árverés útján értékesítendő egységek mennyiségét csökkenteni kell oly módon, hogy ez a mennyiség megfeleljen a légi közlekedésnek tulajdonított kibocsátások azon légi járatokból származó részének, amelyekre nem terjednek ki az e cikk (1) bekezdésének a) és b) pontja szerinti eltérések.
- (3) A 3g. cikktől eltérve, a légi jármű-üzemeltetők nem kötelesek az olyan légi járatokkal kapcsolatos kibocsátások nyomon követésére és jelentésére irányuló intézkedéseket tartalmazó nyomomonkövetési terveket benyújtani, amelyekre kiterjednek az e cikk (1) bekezdésének a) és b) pontja szerinti eltérések.
- (4) A 3g., a 12., a 15. és a 18a. cikktől eltérve, ha egy légi jármű-üzemeltető összes éves kibocsátása kevesebb, mint 25 000 tonna CO₂, vagy ha egy légi jármű-üzemeltetőnek az e cikk (1) bekezdésének a) és b) pontjában említett légi járatoktól eltérő légi járatokból származó összes éves kibocsátása kevesebb, mint 3000 tonna CO₂, 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.
- (5) Azon országokra, amelyekkel a 25. vagy 25a. cikk szerinti megállapodás jött létre, e cikk (1) bekezdése csak az említett megállapodás feltételeivel összhangban alkalmazandó.

28b. cikk

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

- (1) A Bizottság 2027. január 1-je előtt, azt követően pedig háromévente jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az ICAO-n belül folytatott, a 2021-től kezdődően a kibocsátásokra alkalmazandó, piaci alapú globális intézkedés végrehajtását célzó tárgyalások előrehaladásáról, különösen a következőkkel kapcsolatban:
- a) a releváns ICAO-eszközök, beleértve a szabványokat és az ajánlott gyakorlatokat, valamint az ICAO 41. közgyűlésén elfogadott hosszú távú globális, törekvésként megfogalmazott cél elérésére irányuló ICAO-intézkedéscsomag valamennyi elemének végrehajtása terén elért eredményeket;
 - b) az ICAO Tanács által a piaci alapú globális intézkedésre vonatkozóan jóváhagyott ajánlások, beleértve az alapszintek bármely lehetséges változását;
 - c) a globális kibocsátási egység-forgalmi jegyzék létrehozása;
 - d) a harmadik országok által hozott, a 2021-től kezdődően a kibocsátásokra alkalmazandó piaci alapú globális intézkedés végrehajtását célzó nemzeti intézkedések;
 - e) a harmadik országoknak a CORSIA szerinti kibocsátáskompenzációban való részvételének szintje, beleértve a részvétellel kapcsolatos fenntartásaik következményeit is; továbbá

- f) egyéb releváns nemzetközi fejlemények és alkalmazandó eszközök, valamint a légi közlekedés éghajlatváltozásra gyakorolt teljes hatásának csökkentése terén elért haladás.

A Bizottság a Párizsi Megállapodás globális értékelésével összhangban jelentést tesz a légiközlekedési ágazat azon hosszú távú, globális, törekvésként megfogalmazott céljának elérésére irányuló erőfeszítésekről is, hogy a légi közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátás 2050-ig nettó nullára csökkenjen az első albekezdés a)–f) pontjában említett kritériumokkal összhangban álló értékelés szerint.

- (2) A Bizottság 2026. július 1-jéig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyben értékeli az ICAO piaci alapú globális intézkedésének környezeti integritását, ideértve a Párizsi Megállapodásban foglalt célokhoz viszonyított általános törekvését, a CORSIA szerinti kibocsátáskompenzációban való részvétel szintjét, annak végrehajthatóságát, az átláthatóságot, az előírások megsértése esetén alkalmazandó szankciókat, a nyilvánosság részvételének folyamatait, a kibocsátáskompenzációs egységek minőségét, a kibocsátások nyomon követését, jelentését és hitelesítését, a kibocsátási egység-forgalmi jegyzékeket, az elszámoltathatóságot, valamint a bioüzemanyagok használatára vonatkozó szabályokat. A Bizottság ezt a jelentést 2026. július 1-jéig közzé is teszi.

- (3) A Bizottság a (2) bekezdésében említett jelentéshez adott esetben olyan jogalkotási javaslatot mellékel, amely ezen irányelvnek a Párizsi Megállapodásban meghatározott hőmérsékleti célokkal, a gazdaság egészére vonatkozó, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésére irányuló, 2030-ra szóló uniós vállalással, valamint a klímasemlegesség legkésőbb 2050-ig történő elérésével és az Unió éghajlatpolitikai fellépése környezeti integritásának és hatékonyságának megőrzésére vonatkozó céllal összhangban álló módon történő módosítására irányul. A kísérő javaslatnak adott esetben tartalmaznia kell az EU ETS 2027 januárjától történő alkalmazását az EGT-államokban található repülőterekről az EGT-n kívül található repülőterekre induló légi járatokra, és ki kell zárnia az EGT-n kívül található repülőterekről érkező légi járatokat, amennyiben a (2) bekezdésben említett jelentés azt mutatja, hogy:
- a) az ICAO Közgyűlése 2025. december 31-ig nem erősítette meg a CORSIA-t, összhangban annak a Párizsi Megállapodás céljainak elérésére irányuló hosszú távú, globális, törekvésként megfogalmazott céljával; vagy
 - b) a 25a. cikk (3) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban felsorolt államok a legfrissebb rendelkezésre álló adatok alapján a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátások kevesebb mint 70%-át képviselik.

A kísérő javaslatnak továbbá adott esetben és a kettős díjfizetés elkerülése érdekében lehetővé kell tennie a légijármű-üzemeltetők számára, hogy levonják a CORSIA-kibocsátáskompenzáció miatt az említett útvonalakon felmerülő költségeket.

Amennyiben az első albekezdés a) és b) pontjában említett feltételek nem teljesülnek, a javaslat adott esetben úgy módosítja ezt az irányelvet, hogy az EU ETS-t továbbra is csak az EGT-n belüli légi járatokra, a Svájcba és az Egyesült Királyságba irányuló légi járatokra, valamint a 25a. cikk (3) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban fel nem sorolt államokba irányuló légi járatokra alkalmazzák.

* A Bizottság 606/2010/EU rendelete (2010. július 9.) az alacsony kibocsátással jellemezhető egyes légijármű-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.).”

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

„(8) 2026-ban a Bizottság a 10. cikk (5) bekezdésében előírt jelentésbe belefoglalja a következő elemeket:

- a) az 1 000 km-nél rövidebb légi járatok környezeti és éghajlati hatásainak értékelése, valamint az e hatások csökkentésére irányuló lehetőségek mérlegelése, beleértve a rendelkezésre álló alternatív tömegközlekedési módok és a fenntartható légijármű-üzemanyagok fokozott használatának vizsgálatát;
- b) az I. melléklet táblázatában a „Tevékenységek” oszlop „Légi közlekedés” bejegyzésének h. vagy k. pontja alapján mentességet élvező légijármű-üzemeltetők által végzett légi járatok környezeti és éghajlati hatásainak értékelése, valamint az e hatások csökkentésére irányuló lehetőségek mérlegelése;
- c) ezen irányelv légiközlekedési ágazatra gyakorolt társadalmi hatásainak értékelése, ideértve a légiközlekedési munkaerőre és a légi közlekedés utazási költségeire gyakorolt hatásokat is; és
- d) a szigetek és a távoli területek légi összeköttetésének értékelése, többek között a versenyképességgel és a kibocsátásáthelyezéssel, valamint a környezeti és éghajlati hatásokkal kapcsolatos megfontolások.

A 10. cikk (5) bekezdésében előírt jelentést adott esetben figyelembe kell venni ezen irányelv jövőbeli felülvizsgálatakor is.”

12. Az I. és a IV. melléklet ezen irányelv mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

Átültetés

- (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 nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

3. cikk
Hatálybalépés

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

4. cikk
Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt ...,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

MELLÉKLET

(1) A 2003/87/EK irányelv I. mellékletében a táblázat a „Tevékenységek” című oszlopban a „Légi közlekedés” bejegyzés a következőképpen módosul:

a) az első bekezdés a következő bekezdéssel egészül ki:

„A 25a. cikk (3) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban felsorolt két különböző államban található repülőterek közötti, a Svájc vagy az Egyesült Királyság és a 25a. cikk (3) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban felsorolt államok közötti, valamint a 12. cikk (6) bekezdése és (8) bekezdése, valamint a 28c. cikk alkalmazásában a két különböző harmadik államban található repülőterek közötti bármely egyéb, olyan légi jármű-üzemeltetők által végrehajtott légi járatok, amelyek megfelelnek az alábbi feltételek mindegyikének:

a) a légi jármű-üzemeltetők rendelkeznek a tagállamok egyike által kiállított üzemeltetési engedéllyel vagy valamelyik tagállamban vannak lajstromba véve, az adott tagállam legkülső régióit, függő területeit és egyéb területeit is beleértve; és

b) 2021. január 1-től az éves szén-dioxid-kibocsátásuk meghaladja a 10 000 tonnát az olyan légi járművek használatából eredően, amelyek e melléklet hatálya alá tartozó repüléseket teljesítenek és 5 700 kg-ot meghaladó maximális engedélyezett felszállótömeggel rendelkeznek, kivéve az ugyanazon tagállamból (ideértve ugyanazon tagállam legkülső régióit) induló és ugyanazon tagállamba érkező légi járműveket; e pont alkalmazásában az alábbi típusú repülésekből származó kibocsátásokat figyelmen kívül kell hagyni:

- i. állami repülések;
- ii. humanitárius célú repülések;
- iii. egészségügyi célú repülések;
- iv. katonai célú repülések;
- v. tűzoltási célú repülések;
- vi. humanitárius, egészségügyi vagy tűzoltási célú repülést megelőző vagy azt követő repülések, feltéve, hogy ezeket a repüléseket ugyanazzal a légi járművel hajtották végre, és ezek a repülések szükségesek voltak a vonatkozó humanitárius, egészségügyi vagy tűzoltási célú tevékenységek elvégzéséhez vagy az említett tevékenységeket követően a légi jármű következő tevékenységéhez annak áthelyezésére volt szükség.”;

b) az i. pontban a „30 000” szám helyébe az „50 000” szám lép;

2. A 2003/87/EK irányelv IV. mellékletének B. részében „A szén-dioxid-kibocsátások nyomon követése” szakasz a következőképpen módosul:

a) a negyedik bekezdés a következő mondattal egészül ki:

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

b) a szöveg a negyedik bekezdés után a következő bekezdéssel egészül ki:

„Az (EU) 2018/2001 irányelv 25. cikkének megfelelő, megújuló forrásokból származó hidrogén felhasználásával előállított, nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokból származó kibocsátásokat az ezen irányelv 14. cikkének (1) bekezdésében említett végrehajtási jogi aktus elfogadásáig az azokat használó légi jármű-üzemeltetők vonatkozásában nulla kibocsátással kell besorolni.”
