

Brüsszel, 2013.10.16.
COM(2013) 722 final

2013/0344 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelvnek a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátásokra vonatkozó egységes globális piacialapú intézkedés alkalmazásáról rendelkező nemzetközi megállapodás 2020-ig történő létrehozására való tekintettel történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SWD(2013) 430 final}

{SWD(2013) 431 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

A légi közlekedésből származó kibocsátások az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának egyik leggyorsabban növekvő forrását képezik. Mivel a légi közlekedésben a technológia fejlesztésével csak korlátozott mértékben van mód csökkenteni a kibocsátásokat, a piacialapú eszközök lehetővé teszik a légitársaságok számára, hogy a repülési tevékenységből származó kibocsátásaik csökkentése érdekében nagy kibocsátásnövekedési potenciáljukat más ágazatok kibocsátáscsökkentő projektjeinek finanszírozásával ellensúlyozzák.

A piacialapú eszközöknek a nemzetközi légi közlekedésben való felhasználhatóságát régen felismerték. Az ICAO közgyűlése már 2001-ben támogatta a nyitott kibocsátáskereskedelmi rendszerek alkalmazását a nemzetközi légi közlekedésben. Azt követően, hogy az ICAO 2004-ben a regionális piacialapú intézkedések létrehozása mellett foglalt állást, az EU úttörő szerepet vállalva kiterjesztette az európai uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer (EU ETS) hatályát a légi közlekedésre. Annak ellenére, hogy kis gazdasági költségek mellett kedvező környezeti hatásokat ígért, az EU ETS kiterjesztése komoly nemzetközi ellenállásba ütközött: sokan kifogásolták például, hogy az EU-n kívüli légitársaságok kibocsátásainak szabályozása sérti az érintett harmadik országok szuverenitását. Az Európai Bíróság ugyanakkor elutasította a külföldi légitársaságok ilyen értelmű kereseteit, és megerősítette az EU ETS jogszerűségét.¹

Mindazonáltal az EU ETS légi közlekedésre való kiterjesztése döntőnek bizonyult az ICAO keretei között folyó viták előmozdításában. Az EU-nak az éghajlatváltozással szembeni küzdelem melletti határozott kiállása alapvető szerepet játszott abban, hogy az ICAO nekilátott a légi közlekedésből származó kibocsátások globális kezelésének. Világos, hogy mivel az EU ETS a nemzetközi légi forgalomból származó kibocsátásoknak csak egy részére van hatással, egy globális piacialapú intézkedés bevezetése nélkül elképzelhetetlen a kibocsátások erőteljes világszintű növekedésének megállítása, és a kibocsátáscsökkentési célok megmaradnak a vágyálmok szintjén.

Az ICAO közgyűlésének 2013. évi harmincnyolcadik ülészsaka most egy, az ICAO-közgyűlésben 2016-ban véglegesítendő és 2020-tól bevezetendő globális piacialapú intézkedés kialakítása mellett döntött. Nem sikerült előrelépni ugyanakkor a nemzeti, illetve regionális piacialapú intézkedések 2020-ig alkalmazandó „keretével” kapcsolatban: a közgyűlés határozatának szövege e tekintetben a 2007-ből és 2010-ből már ismert formulákat ismétli, miközben az európai államok az úgynevezett „közös megállapodással” kapcsolatban ezúttal is a 2007-ben és 2010-ben kifejtett álláspontjukat ismertették. A globális piacialapú intézkedés kapcsán elért eredmények és a lendület megtartása érdekében a Bizottság indokoltnak tartja, hogy – a 377/2013/EU határozatban előrevetített további intézkedésként, a 2020-ig tartó időszakra – javasolja az EU kibocsátáskereskedelmi rendszerének hatálya alá tartozó kibocsátások részarányának szűkítését.

2. AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

A légi közlekedésnek az EU ETS-be történő beépítéséről 2005 szeptemberében, „A repülés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásának csökkentése” című bizottsági közlemény (COM(2005) 459) közreadásával kezdődtek meg a konzultációk, melyek nyomán megszületett a 2006 decemberében előterjesztett jogalkotási javaslat. Ettől fogva – formális keretek között, például az EU–USA vegyes bizottság ülésein, illetve két- és többoldalú találkozókön – harmadik

¹ Lásd az Európai Bíróság 2011. december 21-én hozott ítéletét a C-366/2010. számú ügyben.

országokkal is voltak egyeztetések a légi közlekedés és a kibocsátáskereskedelem viszonyáról. Nemrégiben 12 hetes nyilvános konzultációra került sor 2013. június 21-től 2013. szeptember 13-ig. A nyilvános konzultáció a Bizottság érdekeltekkel folytatott konzultációira irányadó általános elvek és minimumkövetelmények szerint folyt, és keretében a Bizottság az összes érdekeltet (beleértve a harmadik országok hatóságait is) megkérdezte a regionális és a globális piacialapú intézkedések hatályával kapcsolatos álláspontjukról. A Bizottság azt tervezi, hogy a jövőben is építő jellegű két- és többoldalú kapcsolatokat tart fenn a harmadik országokkal.

A nyilvános konzultáció rámutatott, hogy a hatóságok, a nem kormányzati szervezetek és a légitársaságok egyaránt határozottan támogatják a piacialapú intézkedések bevezetését. Mindegyik válaszó kedvezően nyilatkozott a piacialapú intézkedések légi közlekedésben történő alkalmazásáról, miközben egy szövetség a regionális piacialapú intézkedésekkel szemben, de a globális piacialapú intézkedés bevezetése mellett foglalt állást. A regionális fellépéssel kapcsolatban a légitársaságok az adminisztráció egyszerűségét és a politikai elfogadhatóságot, valamint a környezetvédelem szempontjából vett eredményességet és a repülési útvonalakon belüli, illetve a légitársaságok közötti diszkrimináció hiányát emelték ki. A hatóságok és a nem kormányzati szervezetek számára a legfontosabb érv a valós kibocsátások figyelembevétele, az adminisztráció egyszerűsége és a politikai elfogadhatóság volt.

A hatásvizsgálat bebizonyította, hogy az EU ETS-t a 2020-ig tartó időszakra csekély igazgatási költségek mellett hozzá lehet igazítani a piacialapú intézkedésekre vonatkozó várt ICAO-határozathoz. Az EU ETS hatályának szűkítése a 2020-ig terjedő időszakra elsősorban azért előnyös, mert a 2020-tól alkalmazandó, a kibocsátások közötti különbségtételt megszüntető, a nemzetközi légi forgalmat az EU ETS-hez képest kétszer akkora mértékben lefedő és ennek köszönhetően 2050-ig e kibocsátásokat felére csökkentő globális piacialapú intézkedés bevezetése összességében sokkal kedvezőbb a környezeti hatások szempontjából.

3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI

A javaslat összefoglalása

Az ICAO közgyűlésének 2013. szeptemberi harmincnyolcadik ülészakán elfogadott elveknek megfelelően 2020-tól egyetlen egységes globális piacialapú intézkedést kell alkalmazni a nemzetközi légi közlekedés teljes egészére. Erre reagálva és a globális piacialapú intézkedés sikeres létrehozásához szükséges lendület fokozása érdekében célszerű módosítani az EU ETS hatálya alá tartozó légi közlekedési tevékenységek körét.

Ezen irányelvjavaslat előterjesztése folytatása a 377/2013/EU határozatnak, amelynek célja az ICAO keretei közötti globális előrelépés elősegítése volt. A 377/2013/EU határozat esetéhez hasonlóan most is fontos, hogy az Európai Parlament és a Tanács gyorsan elfogadja ezt a javaslatot, hogy az már hatályban legyen 2014. április 30-án, amikor a soron következő kibocsátásiegség-leadási kötelezettségek esedékessé válnak. Ha nem születik döntés az irányelv újabb módosításáról, az EU ETS a 377/2013/EU határozat előtti állapotába tér vissza. Az e javaslat elfogadásával átalakuló kibocsátáskereskedelmi rendszer legfontosabb jellemzői a következők lesznek:

- A rendszer teljes mértékben lefedi az EGT-n belüli repülőterek közötti repüléseket, ahogyan az az eredeti irányelv és a 377/2013/EU határozat esetében is volt.
- Mentességet kapnak a kötelezettségek teljesítése alól a nem fejlett harmadik országokba irányuló és onnan kiinduló azon repülések, amelyekből a világ légi

közlekedési kibocsátásainak kevesebb mint 1%-a származik. Ez a mentesség körülbelül 80 országot érint megkülönböztetésmentes módon.

- A harmadik országokba irányuló és onnan kiinduló repülések 2014-től azokért a kibocsátásokért számoltathatók el, amelyeket nem az EGT-országokon kívül juttatnak a környezetbe. A javaslat egy egyszerűsített eljárást is tartalmaz, amelynek segítségével meghatározható, hogy az adott repülés kibocsátásainak mekkora része tartozik az EU ETS hatálya alá. A javaslat szerint a légi jármű-üzemeltetők maguk választhatják meg a követelmények teljesülését igazoló nyomonkövetési, beszámolási és hitelesítési módszertant.
- Az EGT-országok feletti átrepülések, Európa függő területei vonatkozásában a harmadik országok repülőterei és az EGT-ben található repülőterek közötti repülések, valamint az EGT-ben található repülőterek és a függő területek közötti repülések mentesek a követelmények alkalmazása alól.

Ez az aktus 2013-mal kezdődő hatállyal mentesíti a 2003/87/EK irányelv rendelkezései alól a harmadik országokba irányuló és onnan kiinduló repülésekből származó kibocsátások egy meghatározott részét. A 2013. év esetében ez az Európai Gazdasági Térségen (EGT) kívüli országokba irányuló és onnan kiinduló repülések összes kibocsátására vonatkozik, míg a 2014-től 2020-ig terjedő időszak évei esetében alkalmazandó százalékos értékeket egy melléklet tartalmazza, kiindulva az Eurocontrol által annak alapján elvégzett számításokból, hogy az EGT-ben és a harmadik országokban lévő legfontosabb repülőterek közötti, a földrajzi főkörön mért távolságoknak mekkora hányada esik 12 mérföldnél nem nagyobb távolságra az EGT partvonalának legtávolabbi pontjától. A mellékletben meghatározott százalékos értékek alsó becslést jelentenek ahhoz képest, amekkora éghajlat-változtató hatásuk az Unióban lévő repülőterekről kiinduló és oda irányuló légi járműveknek ténylegesen van, mert a légi közlekedés a nitrogén-oxidok, a vízgőz, a szulfátok és a korom kibocsátásával is kihat az éghajlatváltozásra, és bár ezek az anyagok a becslések szerint azonos mértékben befolyásolják az éghajlatváltozást, mint a szén-dioxid-kibocsátások, hatásaikat a számítások nem veszik figyelembe.

A százalékos értékeknek a harmadik országokba irányuló és onnan kiinduló repülésekre való alkalmazása szándékaink szerint működőképes és pragmatikus megoldást ad, és előnye, hogy 2010 óta meglévő beszámolási kategóriákra támaszkodik. Az országpárok szerinti számítás azt jelenti, hogy minden egyes tagállam esetében szükség van szám adatokra az adott tagállamból a harmadik országokba irányuló repülésekről. Ha egy harmadik ország esetében több időzónába is irányulnak repülések, akkor a táblázatban minden olyan időzónára vonatkozóan kell feltüntetni százalékos értéket, amelybe irányulnak repülések. A százalékos értékek az Eurocontroltól és más forrásokból beszerezhető legjobb információkon alapulnak. A százalékos értékek táblázatát a melléklet fogja tartalmazni.

A rendszer rugalmasabbá tétele és az eltérő nyomonkövetési, beszámolási és hitelesítési eljárások alkalmazásának lehetővé tétele érdekében a javaslat választási lehetőséget ad a légi jármű-üzemeltetők kezébe. Eszerint a harmadik országokba irányuló és onnan kiinduló repülések vonatkozásában a légi jármű-üzemeltetőknek lehetőségük van arra, hogy hitelesített kibocsátásadataikat ne jelentsék be, hanem ehelyett az e repülésekből az EGT-tagállamokon nem kívül bekövetkező kibocsátások lehető legpontosabban becsült, az Eurocontrol által az EGT-országokon nem kívül repült távolságok pontos számítása alapján meghatározott adataira hagyatkozzanak.

A 2013-tól 2020-ig terjedő időszakra kiosztandó kibocsátási egységek számát a tagállamok a mellékletben foglalt százalékos értékeknek megfelelően csökkenteni fogják. Hasonlóképpen

kerül majd kiigazításra a tagállamok által árverésre bocsátott kibocsátási egységek mennyisége is.

További egyszerűsítést jelent az irányelv jelenleg hatályos előírásaihoz képest az a rendelkezés, amely szerint mellőzni kell a fellépést a nem kereskedelmi légi jármű-üzemeltetőkkel szemben azon kis légi jármű-üzemeltetők esetében, amelyek évente 1000 tonnánál kevesebb szén-dioxidot bocsátanak ki. Ezzel várhatóan mintegy 2200-zal csökken a tagállamok által szabályozott légi jármű-üzemeltetők száma, és mindössze 0,2%-kal a szabályozás hatálya alá eső kibocsátott mennyiség. A kis légi jármű-üzemeltetőkkel kapcsolatos igazgatási feladatokat érintő más egyszerűsítésekkel együtt ez a rendelkezés – összhangban az EU jobb szabályozásra vonatkozó programjával – jelentős mértékben csökkenti a légi jármű-üzemeltetők és a tagállami illetékes hatóságok adminisztratív terheit.

A repülésekkel kapcsolatos többi kötelezettség változatlan marad. Ez a korlátozott hatókörű beavatkozás működőképesnek mutatkozik, ahogyan a 377/2013/EU határozat esetében is annak bizonyult. Az üzemeltetők további ingyenes kibocsátási egységekkel való ellátása aláásná az EU ETS-től várt kibocsátáscsökkentést, a referenciaérték újbóli meghatározása pedig jelentős terhet róna mind a légi jármű-üzemeltetőkre, mind pedig a tagállamokra, miközben hét év elteltével már a globális piacialapú intézkedéshez kellene igazodni, ha pedig nem, akkor az irányelv 3e. cikke szerint 2018-ban úgyszintén mindenképpen ismételt meg kell határozni a referenciaértéket.

A javaslat környezetvédelmi hozadékai két fő tényezőtől erednek. Egyfelől elfogadása lendületet ad a globális piacialapú intézkedés bevezetésének, amely 2020-tól már a nemzetközi légi forgalomból származó összes kibocsátást le fogja fedni. Attól függően, hogy a globális piacialapú intézkedés mennyire ambiciózus célok mentén jön létre, a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátások vagy a 2020-as szinten lesznek maximalizálva, vagy pedig 2050-ig a felére, azaz a 2005-ös értékek alá kell majd csökkenteni őket. Másfelől az EU ETS a 2013-tól 2020-ig tartó időszakban jelentős, várhatóan mintegy 250 millió tonna szén-dioxidnak megfelelő mértékű kibocsátáscsökkentést fog biztosítani.

Megjegyezzük még, hogy a globális piacialapú intézkedés végrehajtása keretében az államoknak nemzeti jogszabályokat kell majd alkotniuk. Az ICAO közgyűlésének 2016. évi ülészsaka után a kibocsátás-kereskedelmi rendszert szabályozó irányelvet megfelelő módon módosítani kell majd annak érdekében, hogy biztosítsa a globális piacialapú intézkedés végrehajtását. A 2020-tól alkalmazandó globális piacialapú intézkedéstől a Bizottság azt várja, hogy az IATA által szorgalmazott korai fellépés elismeréseként figyelembe veszi majd az EU ETS keretében a légi közlekedésen kívüli ágazatok kibocsátásai kapcsán végzett ellentételezések beszámítását éppúgy, mint az ágazaton belüli kibocsátáscsökkentést. Az ICAO A38/17-2 jelű határozatának 26. pontja értelmében ezeket a kibocsátáscsökkentéseket be kell jelenteni az ICAO-nak.

Kívánatos volna, hogy az Európai Parlament és a Tanács ezt a javaslatot 2014 elején elfogadja, ez ugyanis jogi szempontból kiszámítható, tiszta helyzetet teremtene a légi jármű-üzemeltetők számára, akiknek máskülönben a 2003/87/EK irányelv szerint 2014. április 30-ig a harmadik országokba irányuló és az onnan kiinduló repüléseik teljes egésze ellenében le kellene adniuk kibocsátási egységeket.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelvnek a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátásokra vonatkozó egységes globális piacialapú intézkedés alkalmazásáról rendelkező nemzetközi megállapodás 2020-ig történő létrehozására való tekintettel történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére,²

tekintettel a Régiók Bizottsága véleményére,³

a rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) Az Unió egyfelől törekszik egy olyan majdani nemzetközi megállapodás létrehozására, amely korlátozza a légi közlekedés hatását az üvegházhatást okozó gázok kibocsátására, másfelől pedig autonóm módon fellépve korlátozza az Unióban található repülőterekre irányuló és onnan kiinduló repülések éghajlat-változtató hatásait. Annak érdekében, hogy ezek az erőfeszítések kölcsönösen erősítsék, ne pedig gyengítsék egymást, indokolt figyelembe venni a nemzetközi fórumokon bekövetkező fejleményeket és az ott képviselt álláspontokat, különösen pedig a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) közgyűlésének harmincnegyedik ülészakán elfogadott, az ICAO-nak a környezetvédelemhez kapcsolódó folytatólagos törekvéseire és gyakorlatára vonatkozó egységes állásfoglalást tartalmazó határozatot.
- (2) Ebből fakadóan kívánatos ideiglenesen úgy tekinteni, hogy a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁴ követelményei teljesülnek abban az esetben, ha az előírt kötelezettségeket a harmadik országok repülőtereire irányuló és onnan kiinduló repülésekből származó kibocsátások egy meghatározott százaléka vonatkozásában teljesítik. E lépésével összefüggésben az Unió hangsúlyozza, hogy az Európai Gazdasági Térség (EGT) országainak repülőtereire irányuló és onnan kiinduló

² HL C [...], [...], [...]. o.

³ HL C [...], [...], [...]. o.

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 2003. október 13-i 2003/87/EK irányelve az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról, HL L 275., 2003.10.25., 32. o.

repülésekből származó kibocsátások egy bizonyos százalékára éppúgy van mód követelményeket alkalmazni, mint az e repülőterekre irányuló és onnan kiinduló repülésekből származó kibocsátások nagyobb hányadával kapcsolatban jogi követelményeket támasztani.

- (3) Miközben a 2003/87/EK irányelv alkalmazása továbbra is az Unióban található repülőterekre irányuló és onnan kiinduló repülések alapján történik, annak érdekében, hogy a globális piacialapú intézkedés alkalmazásának megkezdéséig hátralévő hét évben a regionális piacialapú intézkedések alkalmazása egyszerű és működőképes módon legyen korlátozva, az Eurocontrol százalékos értékeket határozott meg annak alapján, hogy az EGT-ben és a harmadik országokban lévő legfontosabb repülőterek közötti, a földrajzi főkörön mért távolságoknak mekkora hányada esik 12 mérföldnél nem nagyobb távolságra az EGT partvonalának legtávolabbi pontjától. Mivel az Unió nem véli úgy, hogy a bevezetendő globális piacialapú intézkedéseknek tényleges légtérhasználati megfontolásokon, nem pedig az egyes repülőterekre irányuló vagy onnan kiinduló repüléseken kell alapulniuk, a százalékos értékek a 2020-ig terjedő időszak vonatkozásában relevánsak.
- (4) Az ezen irányelvben foglalt eltérések figyelembe veszik a harmadik országokkal folytatott két- és többoldalú egyeztetések eredményeit; ezeket az egyeztetéseket a Bizottság az Unió nevében a jövőben is folytatni fogja.
- (5) A verseny torzulásának megelőzése érdekében fontos, hogy az azonos útvonalon végrehajtott repülésekre azonos szabályok vonatkozzanak.
- (6) A harmadik országok repülőtereire irányuló és onnan kiinduló repülések hitelesített kibocsátásainak százalékos csökkentéséhez ismerni kell a teljes repülésekből származó kibocsátások nagyságát. A százalékos értékkel nem lefedett kibocsátások azonban nem kerülnek figyelembevételre.
- (7) A harmadik országokba irányuló és onnan kiinduló repülések vonatkozásában a légijármű-üzemeltetőknek lehetőséget kell adni arra, hogy hitelesített kibocsátásadataikat ne jelentsék be, hanem ehelyett az e repülésekből az EGT-tagállamokon nem kívül bekövetkező kibocsátások lehető legpontosabban becsült adataira hagyatkozzanak.
- (8) Egyszerűsítésképpen és a legkisebb légijármű-üzemeltetők adminisztrációs terheinek könnyítése érdekében az évente 1000 tonnánál kevesebb szén-dioxidot kibocsátó nem kereskedelmi légijármű-üzemeltetők esetében indokolt úgy tekinteni, hogy teljesítik az irányelv követelményeit, továbbá elő kell segíteni, hogy a tagállamok illetékes hatóságai további intézkedések útján is egyszerűsítsék az ilyen helyzetű kis légijármű-üzemeltetőkre háruló adminisztrációs feladatokat.
- (9) Annak érdekében, hogy a légijármű-üzemeltetők kellő időt kapjanak az alkalmazandó módszerek megértésére és repülési tevékenységük tervezésébe való beépítésére, a harmadik országokba irányuló és onnan kiinduló repülésekből származó hitelesített kibocsátásokra meghatározott százalékos értékek, illetőleg az alternatív módszerek alkalmazásának a 2014-től kibocsátott mennyiségekre kell vonatkoznia.
- (10) A 2020-tól alkalmazandó globális piacialapú intézkedés sérelme nélkül a nemzetközi polgári légi közlekedés összes tonnakilométerének bevételeiből 1%-nál kisebb mértékben részesülő fejlődő országokba irányuló és onnan kiinduló repülésekből származó kibocsátásokat a 2014-től 2020-ig tartó időszakban mentesíteni kell a követelmények alkalmazása alól. E javaslat alkalmazásában fejlődő országnak azok az országok minősülnek, amelyek számára e javaslat elfogadásának időpontjában a

978/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet az Unió piacát illetően preferenciális piacra jutási lehetőséget biztosít, tehát azok, amelyeket a Világbank 2013-ban nem minősít magas jövedelmű vagy a közepes jövedelmű országok felső sávjába tartozó országnak.

- (11) Annak érdekében, hogy a légi jármű-üzemeltetők és a nemzeti hatóságok jogi szempontból kiszámítható környezetben működhessenek, lehetővé kell tenni a 2013. évi kibocsátásokkal összefüggő leadási és beszámolási kötelezettségek 2015-re halasztását.
- (12) A nemzetközi fejlemények figyelembevétele és az eltérés alkalmazásával kapcsolatban felmerülő kérdések kezelése érdekében az ICAO közgyűlésének 2016. évi ülészsaka után a Bizottságnak jelentést kell készítenie az Európai Parlament és a Tanács számára.
- (13) A 2003/87/EK irányelvet mindezeknek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 2003/87/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. Az irányelv a 28. cikk után a következő 28a. cikkel egészül ki:

„28a. cikk

Az egységes globális piacialapú intézkedés alkalmazásáról rendelkező nemzetközi megállapodás 2020-ig történő létrehozásáig előzetesen alkalmazandó eltérések

- (1) A 12. cikk (2a) bekezdésétől és a 14. cikk (3) bekezdésétől eltérve a tagállamok úgy tekintik, hogy az említett bekezdésekben megállapított követelmények teljesülnek:
- a) a 2013-ban végrehajtott, az Európai Gazdasági Térségen kívüli országokba irányuló és onnan kiinduló repülések összes kibocsátása vonatkozásában;
 - b) az Európai Gazdasági Térségen (EGT) kívüli országokba irányuló és onnan kiinduló repülésekből származó kibocsátások vonatkozásában a 2014-től 2020-ig tartó időszak minden egyes olyan naptári éve esetében, amelyre a repüléseket végrehajtó légi jármű-üzemeltető a repülésekből származó hitelesített kibocsátásadatoknak a IIc. melléklet szerinti vagy a (6) bekezdés szerint meghatározott százalékkal megegyező mennyiségű kibocsátási egységet leadott;
 - c) a nem kereskedelmi légi jármű-üzemeltető által végrehajtott repülésekből származó kibocsátások vonatkozásában a 2020-ig tartó időszak minden egyes olyan naptári éve esetében, amelyben a légi jármű-üzemeltető 1000 tonnánál kevesebb kibocsátásért volt felelős;
 - d) akkor, ha az EGT-országok közötti repülések vonatkozásában a 2013. évi hitelesített kibocsátásadatokhoz tartozó kibocsátási egységek leadása 2014. április 30. helyett 2015. április 30-ig megtörtént, és ugyanezen repülések vonatkozásában a 2013. évi hitelesített kibocsátásadatok bejelentésére 2014. március 31. helyett 2015. március 31-ig sor került.

Az e bekezdés b) pontjában említett, a IIc. melléklet szerint meghatározott hitelesített kibocsátásokat a 11a., a 12. és a 14. cikk alkalmazásában a légi jármű-üzemeltető hitelesített kibocsátásának kell tekinteni.

- (2) A 3e. cikk (5) bekezdésétől és a 3f. cikktől eltérve az (1) bekezdés a)–c) pontjában foglalt eltérések hatálya alá tartozó légi jármű-üzemeltetőknek ingyenesen kiadott kibocsátási egységek mennyiségét az említett pontokban előírt leadási kötelezettség csökkenésével arányosan csökkenteni kell.

A 2013-tól 2020-ig tartó időszakban folytatott tevékenység esetében a tagállamok az egyes üzemeltetőknek ingyenesen kiosztott légi közlekedési kibocsátási egységek számát [*Kiadóhivatal – beírandó dátum: 4 hónappal ezen irányelv hatálybalépése után*]-ig teszik közzé.

- (3) A 3d. cikktől eltérve a tagállamok csökkentett mennyiségben bocsátanak árverésre légi közlekedési kibocsátási egységeket oly módon, hogy a csökkentés mértéke arányos legyen a kiadott kibocsátási egységek teljes mennyiségével.
- (4) A 3d. cikk (3) bekezdésétől eltérve az egyes tagállamok által a 2013-tól 2020-ig tartó időszak vonatkozásában árverésre bocsátandó kibocsátási egységek mennyiségét csökkenteni kell oly módon, hogy ez a mennyiség megfeleljen az adott tagállam azon légi közlekedésnek tulajdonított kibocsátásainak, amelyeket a 28. cikk a)–c) pontjának alkalmazása szolgált.
- (5) A 3g., a 12., a 15. és a 18a. cikktől eltérve ha egy légi jármű-üzemeltető összes éves kibocsátása 25 000 tonnánál kisebb, akkor ezt a kibocsátást hitelesítettnek kell tekinteni, amennyiben meghatározása egy, a kis kibocsátók számára rendelkezésre álló, a Bizottság által jóváhagyott, az Eurocontrol által az Eurocontrol ETS-támogató rendszeréből származó adatokkal feltöltött eszközzel történt, továbbá a tagállamok a nem kereskedelmi légi jármű-üzemeltetők esetében egyszerűsített eljárásokat alkalmazhatnak, amennyiben azok legalább az említett eszközzel megegyező mértékű pontosságot biztosítanak.
- (6) A 12. cikk (2a) bekezdésétől és a 14. cikk (3) bekezdésétől eltérve a légi jármű-üzemeltető dönthet úgy, hogy az EGT-n kívüli országokba irányuló és onnan kiinduló repülések vonatkozásában nem jelenti be a IIc. mellékletben foglalt százalékos értékek alkalmazásával kapott kibocsátásadatait, hanem azok kiszámítását az illetékes hatóságra bízta. A számítás során figyelembe kell venni a kis kibocsátók számára rendelkezésre álló, a Bizottság által jóváhagyott, az Eurocontrol által az Eurocontrol ETS-támogató rendszeréből származó adatokkal feltöltött eszközzel meghatározott értékeket. Az illetékes hatóság ezeket a számításokat bejelenti a Bizottságnak. Az így elvégzett kibocsátásszámítás eredményeit a 11a., a 12., a 14. és a 28a. cikk alkalmazásában a légi jármű-üzemeltető hitelesített kibocsátásának kell tekinteni.
- (7) Az ICAO közgyűlésének 2016. évi ülészeke után a Bizottság jelentés formájában beszámol az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a kibocsátásokra 2020-tól alkalmazandó globális piacialapú intézkedés bevezetését szolgáló lépésekről, továbbá előterjeszti a szükséges javaslatokat.

Ha 2020-tól nem kerül alkalmazásra globális intézkedés, akkor a jelentésnek meg kell vizsgálnia, hogy egy ilyen célú globális intézkedés tartós hiányában milyen körben indokolt 2020-tól szabályozni az EGT-n kívüli országokból kiinduló és oda irányuló tevékenységekből származó kibocsátásokat. Emellett a jelentésben a Bizottság megvizsgálja az (1)–(4) bekezdés alkalmazásával összefüggésben felmerülő minden más kérdés megoldására adódó, az azonos útvonalon működő légi jármű-üzemeltetők közötti egyenlő bánásmódot megőrző lehetőségeket is.”

2. A mellékletek ezen irányelv mellékletének megfelelően módosulnak.

2. cikk

- (1) A tagállamok legkésőbb [*Kiadóhivatal – beírandó konkrét dátum: a hatálybalépéstől számított harmadik hónap utolsó napja*]-ig elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottság számára.

A tagállamok ezeket a rendelkezéseket [*Kiadóhivatal – beírandó konkrét dátum: az átültetés határideje utáni nap*]-tól/-től alkalmazzák.

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 megküldik a Bizottságnak nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen elfogadnak.

3. cikk

Ez az irányelv *Az Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetése napján lép hatályba.

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*az Európai Parlament részéről
az elnök*

*a Tanács részéről
az elnök*

MELLÉKLET

A 2003/87/EK irányelv szövege a IIb. melléklet után a következő IIc. melléklettel egészül ki:

„IIc. MELLÉKLET

SZÁZALÉKOS ÉRTÉKEK A 28a. CIKK SZERINTI ELTÉRÉSEKHEZ

[A 28a. cikk értelmében az EGT tagállamain (»EGT-tagállamok«) kívüli országokba (»harmadik ország«) irányuló és onnan végrehajtott repülésekből származó kibocsátásokra alkalmazandó százalékos értékeket az alábbi táblázat szerint kell meghatározni, mely az elfogadás előtt az Eurocontrol segítségével kerül majd kitöltésre a rendelkezésre álló legjobb adatok alapján, az alábbi összefüggés alkalmazásával:

$$X = (Y \div Z) \times 100,$$

ahol:

Z: az EGT-tagállamok mindegyike esetében a harmadik országokban található összes kiindulási helyről kiinduló és oda irányuló repülések közül 2012-ben a legtöbbet kezelő repülőtér (»EGT-tagállamokbeli referencia-repülőtér«) és az adott harmadik országban az EGT-tagállamokban található összes kiindulási helyről kiinduló és oda irányuló repülések közül 2012-ben a legtöbbet kezelő repülőtér (»harmadik országbeli referencia-repülőtér«) teljes távolsága a földrajzi főkörön mérve;

Y: a Z mennyiséggel kifejezett, a földrajzi főkörön mért távolság azon részének hossza, amely az EGT-tagállamokbeli referencia-repülőtér és a Z mennyiséggel kifejezett útvonal első olyan pontja között húzódik, amely az EGT-tagállamok területének legutolsó pontjától 12 tengeri mérföldre található, nem számítva a harmadik országok területeit és az EGT-tagállamok közötti azon tengeri területeket, amelyek több mint 400 tengeri mérföld távolságban fekszenek.

Ha egy harmadik ország esetében több időzónába is irányulnak repülések, akkor a táblázatban minden olyan időzónára vonatkozóan kell feltüntetni százalékos értéket, amelybe irányulnak repülések.

Az EGT tagállamaihoz tartozó függő területekre irányuló és onnan kiinduló repülések során megtett távolságokat, valamint az ezen függő területek feletti távolságokat nem kell figyelembe venni.

A 2014-től 2020-ig tartó időszakban – a 2020-tól alkalmazandó globális piacialapú intézkedés sérelme nélkül – az EGT tagállamai és a nemzetközi polgári légi közlekedés összes tonnakilométerének bevételeiből 1%-nál kisebb mértékben részesülő fejlődő országok közötti repülésekre alkalmazandó százalékos érték nulla. E javaslat alkalmazásában »fejlődő országok«: azok az országok, amelyek számára e javaslat elfogadásának időpontjában a 978/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet az Unió piacát illetően preferenciális piacra jutási lehetőséget biztosít, tehát azok, amelyeket a Világbank 2013-ban nem minősít magas jövedelmű vagy a közepes jövedelmű országok felső sávjába tartozó országnak.

[A fenti formulát a végleges szövegből törölni kell, és helyére az Eurocontrol által meghatározott százalékos értékek táblázatát kell beilleszteni.]

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U	
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K	
AF	AFGANISZTÁN																													
AL	ALBÁNIA																													
DZ	ALGÉRIA																													
AO	ANGOLA																													
AG	ANTIGUA ÉS BARBUDA																													
AR	ARGENTÍNA																													
AM	ÖRMÉNYORSZÁG																													
AZ	AZERBAJDZSÁN																													
BS	BAHAMA-SZIGETEK																													
BH	BAHREIN																													
BD	BANGLADES																													
BB	BARBADOS																													
BY	FEHÉROROSZORSZÁ G																													
BZ	BELIZE																													
BJ	BENIN																													
BT	BHUTÁN																													
BO	BOLÍVIAI ÁLLAM, TÖBBNEMZETISÉGŰ																													

		A T	B E	B G	C Z	C Y	D K	D E	E E	E L	E S	F I	F R	H R	H U	I E	I T	L T	L U	L V	M T	N L	P L	P T	R O	S E	S I	S K	U K	
BA	BOSZNIA- HERCEGOVINA																													
BW	BOTSWANA																													
BR	BRAZÍLIA UTC/GMT -3																													
BR	BRAZÍLIA UTC/GMT -4																													
BN	BRUNEI DARUSSALAM ÁLLAM																													
BF	BURKINA FASO																													
BI	BURUNDI																													
KH	KAMBODZSA																													
CM	KAMERUN																													
CA	KANADA Új-Fundlandi standard időzóna																													
CA	KANADA Atlanti időzóna																													
CA	KANADA Keleti időzóna																													
CA	KANADA																													

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U	
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K	
	Középső időzóna																													
CA	KANADA Hegyvidéki időzóna																													
CA	KANADA Csendes-óceáni időzóna																													
CV	ZÖLD-FOKI- SZIGETEK																													
CF	KÖZÉP-AFRIKAI KÖZTÁRSASÁG																													
TD	CSÁD																													
CL	CHILE																													
CN	KÍNA, beleértve HONGKONGOT, MAKAÓT és TAIVANT is																													
CO	KOLUMBIA																													
KM	COMORE-SZIGETEK																													
CG	KONGÓ																													
CD	KONGÓI DEMOKRATIKUS KÖZTÁRSASÁG Keleti időzóna																													
CD	KONGÓI DEMOKRATIKUS																													

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U	
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K	
	KÖZTÁRSASÁG Nyugati időzóna																													
CR	COSTA RICA																													
CI	ELEFÁNTCSONTPART																													
CU	KUBA																													
DJ	DZSIBUTI																													
DM	DOMINIKA																													
DO	DOMINIKAI KÖZTÁRSASÁG																													
EC	ECUADOR																													
EG	EGYIPTOM																													
SV	SALVADOR																													
GQ	EGYENLÍTŐI-GUINEA																													
ER	ERITREA																													
ET	ETIÓPIA																													
GA	GABON																													
GM	GAMBIA																													
GE	GRÚZIA																													
GH	GHÁNA																													

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K
GD	GRENADA																												
GT	GUATEMALA																												
GN	GUINEA																												
GW	BISSAU-GUINEA																												
GY	GUYANA																												
HT	HAITI																												
HN	HONDURAS																												
IN	INDIA																												
ID	INDONÉZIA Indonéziai nyugati időzóna																												
ID	INDONÉZIA Indonéziai középső időzóna																												
ID	INDONÉZIA Indonéziai keleti időzóna																												
IR	IRÁNI ISZLÁM KÖZTÁRSASÁG																												
IQ	IRAK																												
IL	IZRAEL																												
JM	JAMAICA																												

		A T	B E	B G	C Z	C Y	D K	D E	E E	E L	E S	F I	F R	H R	H U	I E	I T	L T	L U	L V	M T	N L	P L	P T	R O	S E	S I	S K	U K	
JP	JAPÁN																													
JO	JORDÁNIA																													
KZ	KAZAHSZTÁN 1. időzóna																													
KZ	KAZAHSZTÁN 2. időzóna																													
KE	KENYA																													
KP	KOREAI NÉPI DEMOKRATIKUS KÖZTÁRSASÁG																													
KR	KOREAI KÖZTÁRSASÁG																													
KW	KUVAIT																													
KG	KIRGIZISZTÁN																													
LA	LAOSZI NÉPI DEMOKRATIKUS KÖZTÁRSASÁG																													
LB	LIBANON																													
LS	LESOTHO																													
LR	LIBÉRIA																													
LY	LÍBIA																													
MK	MACEDÓNIA VOLT																													

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K
	JUGOSZLÁV KÖZTÁRSASÁG																												
MG	MADAGASZKÁR																												
M W	MALAWI																												
MY	MALAJZIA																												
MV	MALDÍV-SZIGETEK																												
ML	MALI																												
MR	MAURITÁNIA																												
MU	MAURITIUS																												
MX	MEXIKÓ Középső időzóna																												
MX	MEXIKÓ Csendes-óceáni időzóna																												
MX	MEXIKÓ Északnyugati időzóna																												
MD	MOLDOVAI KÖZTÁRSASÁG																												
MN	MONGÓLIA 1. időzóna																												
MN	MONGÓLIA 2. időzóna																												

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K
ME	MONTENEGRÓ																												
MA	MAROKKÓ																												
MZ	MOZAMBIK																												
MM	MIANMAR/BURMA																												
NA	NAMÍBIA																												
NP	NEPÁL																												
NI	NICARAGUA																												
NE	NIGER																												
NG	NIGÉRIA																												
OM	OMÁN																												
PK	PAKISZTÁN																												
PA	PANAMA																												
PG	PÁPUA ÚJ-GUINEA																												
PY	PARAGUAY																												
PE	PERU																												
PH	FÜLÖP-SZIGETEK																												
PR	PUERTO RICO																												
QA	KATAR																												

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K
RU	OROSZORSZÁGI FÖDERÁCIÓ Moszkvai idő																												
RU	OROSZORSZÁGI FÖDERÁCIÓ Jekatyerinburgi idő																												
RU	OROSZORSZÁGI FÖDERÁCIÓ Omszki idő																												
RU	OROSZORSZÁGI FÖDERÁCIÓ Krasnojarszki idő																												
RU	OROSZORSZÁGI FÖDERÁCIÓ Irkutszki idő																												
RU	OROSZORSZÁGI FÖDERÁCIÓ Jakutszki idő																												
RU	OROSZORSZÁGI FÖDERÁCIÓ Vlagyivosztoki idő																												
RU	OROSZORSZÁGI FÖDERÁCIÓ Magadani idő																												
RW	RUANDA																												
KN	SAINT KITTS ÉS NEVIS																												
LC	SAINT LUCIA																												

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U	
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K	
VC	SAINT VINCENT ÉS GRENADINE- SZIGETEK																													
ST	SÁO TOMÉ ÉS PRÍNCIPE																													
SA	SZAÚD-ARÁBIA																													
SN	SZENEGÁL																													
RS	SZERBIA																													
SC	SEYCHELLE- SZIGETEK																													
SL	SIERRA LEONE																													
SG	SZINGAPÚR																													
SO	SZOMÁLIA																													
ZA	DÉL-AFRIKA																													
SS	DÉL-SZUDÁN																													
LK	SRÍ LANKA																													
SD	SZUDÁN																													
SR	SURINAME																													
SZ	SZVÁZIFÖLD																													
CH	SVÁJC																													

		A	B	B	C	C	D	D	E	E	E	F	F	H	H	I	I	L	L	L	M	N	P	P	R	S	S	S	U	
		T	E	G	Z	Y	K	E	E	L	S	I	R	R	U	E	T	T	U	V	T	L	L	T	O	E	I	K	K	
SY	SZÍRIAI ARAB KÖZTÁRSASÁG																													
TJ	TÁDZSIKISZTÁN																													
TZ	TANZÁNIAI EGYESÜLT KÖZTÁRSASÁG																													
TH	THAIFÖLD																													
TL	KELET-TIMOR																													
TG	TOGO																													
TT	TRINIDAD ÉS TOBAGO																													
TN	TUNÉZIA																													
TR	TÖRÖKORSZÁG																													
TM	TÜRKMENISZTÁN																													
UG	UGANDA																													
UA	UKRAJNA																													
AE	EGYESÜLT ARAB EMÍRSÉGEK																													
US	AMERIKAI EGYESÜLT ÁLLAMOK Keleti időzóna																													
US	AMERIKAI EGYESÜLT																													

		A T	B E	B G	C Z	C Y	D K	D E	E E	E L	E S	F I	F R	H R	H U	I E	I T	L T	L U	L V	M T	N L	P L	P T	R O	S E	S I	S K	U K
	ÁLLAMOK Középső időzóna																												
US	AMERIKAI EGYESÜLT ÁLLAMOK Hegyvidéki időzóna																												
US	AMERIKAI EGYESÜLT ÁLLAMOK Csendes-óceáni időzóna																												
US	AMERIKAI EGYESÜLT ÁLLAMOK Alaszkai időzóna																												
UY	URUGUAY																												
UZ	ÜZBEGISZTÁN																												
VE	VENEZUELA BOLIVÁRI KÖZTÁRSASÁG																												
VN	VIETNAM																												
EH	NYUGAT-SZAHARA																												
YE	JEMEN																												
ZM	ZAMBIA																												
ZW	ZIMBABWE																												

A fentiek ellenére az Uniónak az Európai Unió működéséről szóló szerződés 349. cikke értelmében vett legkülső régiói és az Unión kívüli országok közötti repülésekre alkalmazandó százalékos érték nulla.”