C/2025/5140

2025.10.28.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye
Az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer (ETS) végrehajtásának gazdasági hatása
(saját kezdeményezésű vélemény)

(C/2025/5140)

Előadó: **Krister ANDERSSON**

Tanácsadók:	Samuel CORNELLA (az előadó felkérésére) Alex MONTEBELLO (az I. Csoport felkérésére)
Közgyűlési határozat:	2025.2.27.
Jogalap:	az eljárási szabályzat 52. cikkének (2) bekezdése
Illetékes szakbizottság:	Gazdasági és monetáris unió, gazdasági és társadalmi kohézió
Elfogadás a szekcióülésen:	2025.7.4.
Elfogadás a plenáris ülésen:	2025.7.16.
Plenáris ülés száma:	598.
A szavazás eredménye: (mellette/ellene/tartózkodott)	182/2/8

1. Következtetések és ajánlások

1.1. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság (EGSZB) egyetért az uniós fix összkvótás kibocsátáskereskedelmi rendszer (kibocsátáskereskedelmi rendszer, ETS) általános célkitűzéseivel a zöld, alacsony szén-dioxid-kibocsátású gazdaság megvalósításában betöltött szerepében. A szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére ott kerül sor, ahol a költségek a legalacsonyabbak, ami a rendszert költséghatékonnyá teszi. A kibocsátáskereskedelmi rendszer ösztönzőket teremt a zöld technológiákba való beruházáshoz, ezért fontos az európai zöld megállapodás szempontjából.

1.2. Az EGSZB azonban megjegyzi, hogy a rendszer kialakítása és végrehajtása során figyelembe kell venni annak az európai munkahelyeket érintő következményeit, valamint társadalmi hatását. Szükség van az ágazatokra, értékláncokra, régiókra és országokra gyakorolt hatások alapos elemzésére és értékelésére, egy közösen elfogadott, átfogó módszertan alapján.

1.3. Az EGSZB hangsúlyozza, hogy megfelelő egyensúlyt kell teremteni az általános környezetvédelmi célkitűzések elérése és aközött, hogy ezzel egyidejűleg ne idézzenek elő gazdasági torzulásokat és ne ássák alá az európai gazdaság versenyképességét. Fontos figyelembe venni azt is, hogy az ilyen eszközök milyen másodlagos hatást gyakorolnak a vállalatokra és a munkahelyekre valamennyi ágazatban. E tekintetben jelentősen javítani kell az Európai Bizottság gazdasági elemzését.

1.4. Az EGSZB rámutat arra, hogy az ETS-mechanizmus számos kritikus következménnyel jár a megfelelési költségek és a potenciálisan torzító hatások, valamint a túlzott adminisztratív terhek tekintetében. A mechanizmus alkalmazásához emellett szilárd nemzetközi együttműködésre van szükség, többek között az EU-n kívülről, ami nehéz és bonyolult lehet.

1.5. Amint azt az EGSZB már korábban megjegyezte, a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésének gyorsított üteme és ambiciózus célkitűzései, valamint az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységeinek korlátozott hozzáférhetősége negatív hatással lehetnek Európa világpiaci versenyképességére, kivéve, ha jelentős számú állam követi az EU vezető szerepét.

1.6. Az EGSZB úgy véli, hogy a kibocsátásáthelyezés elkerülése érdekében minden olyan intézkedés, amelynek célja a hajózási ágazat dekarbonizációjának előmozdítása, a jellegét tekintve ideális esetben globális, nem pedig regionális vagy egyoldalú kell, hogy legyen. E tekintetben az EGSZB határozottan támogatja a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) keretében végzett munkát, különösen annak „nettó zéró” keretrendszerét, amely megakadályozhatja a kettős szabályozást vagy a kettős kifizetéseket is.

1.7. Az EGSZB támogatja az importáruk karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmus (CBAM) nemrégiben előterjesztett egyszerűsítését, mivel az előrelépést jelent egyrészt a környezetvédelem iránti igény, másrészt a gazdaságra és a vállalkozásokra, különösen a kkv-kra nehezedő adminisztratív terhek csökkentésének szükségessége közötti egyensúly megteremtése szempontjából. Az EGSZB ezért sürgeti az Európai Bizottságot, hogy végezzen utólagos hatásvizsgálatokat az ETS tekintetében a vállalkozásokra és a munkahelyekre gyakorolt konkrét hatások nyomon követése érdekében, hogy szükség esetén gyorsan lehessen változtatásokat végrehajtani.

1.8. A tengeri közlekedési ágazatoknak az ETS-keretrendszerbe való közelmúltbeli bevonása további kihívásokat teremtett, amelyek jelentős hatást gyakorolnak az ágazati logisztikai láncra a kikötői terminálóktól a végső fogyasztókig. Az ETS-ben ([1]) meghatározott, szomszédos kikötőkre vonatkozó záradék ellenére a hajózási társaságok ösztönzést kapnak a nem uniós kikötőkben való kikötésre, mivel az EU nem rendelkezik joghatósággal az EU-n kívüli útvonalakon végzett átrakodási műveletek tekintetében; az EGSZB-t ezért aggasztja annak lehetősége, hogy piaci eltolódás következik be az európai kikötőkből a nem uniós kikötőkbe történő átrakodási műveletek tekintetében, valamint az uniós kikötők helyett nem uniós kikötőket használó harmadik országbeli hajókba történő átrakodási műveleteket illetően.

1.9. Az EGSZB figyelmeztet arra, hogy az ETS jelentős mértékben visszatarthatja az uniós kikötőkbe való beruházásokat, és a versenyképességben tapasztalható egyenlőtlenségeket teremthet az uniós tagállamokban található földközi-tengeri kikötők és a közeli, harmadik országbeli versengő kikötők, különösen az észak-afrikai kikötők között.

1.10. Az átirányított szállítmányok az egyes országok számára is költségekkel járhatnak, mivel az adott országban megnő az előállításhoz szükséges inputok költsége. Ez hatással van az adott ország termelésére és foglalkoztatására, és ezeket a költségeket bele kell foglalni a szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozó jogszabályok végrehajtásának gazdasági hatásaira vonatkozó értékelésekbe. Hasonló hatás lép fel, ha a szállítási költségek emelkednek (az Európai Bizottság értékelése szerint 3,7 %-kal 2024-ben, és még magasabbra, ha nem történik termelékenységnövekedés), és a költségeket áthárítják az előállító vállalatra. Ez csökkenteni fogja a termelést és a foglalkoztatást. Ezeket a költségeket a rendszer tervezése és értékelése során megfelelően figyelembe kell venni a jövőben.

1.11. Az EGSZB megjegyzi, hogy az ETS-mechanizmus alkalmazása nyomást gyakorolhat a szigetek – például Málta, Ciprus és Írország – és az erősen a hajózási és tengeri tevékenységekre összpontosító tagállamok gazdaságára, tekintve, hogy ezek különösen érzékenyek a szállítási költségek növekedésére, mivel erősen függnek az exportvezérelt tevékenységektől, amelyek gyakran a foglalkoztatás és a helyi fejlődés fő forrásai.

2. **A vélemény háttere**

2.1. Az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomag célja, hogy 2030-ig legalább 55 %-kal csökkentse a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátást. Az EU fix összkvótás kibocsátáskereskedelmi rendszere – az ETS – nagyon fontos szerepet játszik az alacsony szén-dioxid-kibocsátású gazdaság megvalósításában. Az ETS-sel a szén-dioxid egyfajta forgalomképes áruvá vált, ahol a „szennyező fizet” elv alkalmazandó. Mivel a szén-dioxid kibocsátási egységek korlátozottan állnak rendelkezésre, a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére először ott kerül sor, ahol a költségek a legalacsonyabbak, ami a rendszert költséghatékonnyá teszi. A szén-dioxid-kibocsátási piac fejlődésével párhuzamosan nemcsak az azonnali ügyleteket bonyolító szén-dioxid-piac alakult ki, hanem egyes származékos piacok, például a határidős szén-dioxid-piac, az opciós piac és a tőzsdén kívüli határidős piac is fokozatosan megjelent.

2.2. Az EU ETS hatálya a teljes uniós szén-dioxid-kibocsátás mintegy 40 %-ára terjed ki. Mivel a légkör szén-dioxid szintje globális jelenség, a költséghatékony kereskedelmi rendszer egységes globális rendszer lenne. A jelenlegi helyzet azonban nagyon széttagolt, és a különböző országokban és régiókban különböző kereskedelmi rendszereket vezettek be, így a világ kibocsátásainak mindössze 24 %-a tartozik valamilyen típusú ETS-rendszerhez ([2]).

([1]) A nem uniós kikötőkben – például az észak-afrikai kikötőkben – történő megállások a kibocsátáskereskedelmi keret vonatkozásában nem tekinthetők az út kezdetének vagy végének, így ezáltal csökken az arra való késztetés, hogy az uniós kikötőkbe való befutás előtt vagy után megálljanak ezeken a nem uniós csomópontokon.

([2]) Világbank, *Global Carbon Pricing Revenues Top a Record $100 Billion*, sajtóközlemény, 2024. május: https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2024/05/21/global-carbon-pricing-revenues-top-a-record-100-billion.

2.3. Ez a vélemény néhány olyan kérdéssel foglalkozik, amelyeket figyelembe kell venni az EU ETS-nek mint regionális rendszernek a gazdasági költségei és következményei tekintetében. Példaként említjük a tengerhasznosítási ágazatot, elismerve, hogy az egyes ágazatok sajátos jellemzőkkel rendelkeznek. A gazdasági hatásvizsgálatnak ugyanakkor alapvetően egy közös gazdasági módszertanon kell alapulnia ([3]).

2.4. Az EGSZB már korábban kifejezte annak szükségességét, hogy elemezni kell az ETS lehetséges negatív hatásait az európai iparra és szolgáltatókra nézve – mind a magas karbonkibocsátású ágazatokban, mind általánosságban –, és intézkedések meghozatalát sürgette annak érdekében, hogy amennyire lehetséges, elkerüljék a gazdaságra gyakorolt negatív hatásokat és az olyan negatív társadalmi hatásokat, mint a munkanélküliség, az energiaszegénység, a szakszervezetek és a munkáltatók közötti feszültségek vagy a mobilitási szegénység ([4]).

2.5. A tengerhasznosítási ágazatot illetően az EGSZB elviekben üdvözli azt a javaslatot, hogy a kibocsátáskereskedelmi rendszer terjedjen ki az uniós kikötőkbe érkező, 5 000 bruttó tonnatartalom feletti hajókra, valamint a harmadik országok kikötőiből induló és oda érkező utakra is, ugyanakkor felhívja a figyelmet az IMO keretében folyó munkára, amely döntő szerepet játszik a tengeri közlekedésből származó kibocsátásokra vonatkozó globális megoldás elérésében. Az EGSZB arra ösztönzi az EU-t, hogy aktívan törekedjen egy életképes IMO-megoldás elérésére, amely hozzájárul a jelentős kibocsátáscsökkentéshez ([5]).

2.6. Az EGSZB üdvözli a kibocsátáskereskedelmi rendszerről 2025 áprilisában indított nyilvános konzultációt, és kéri, hogy megbízható empirikus bizonyítékok és a gazdasági következmények átfogó elemzése alapján alaposan értékeljék a kibocsátáskereskedelmi rendszer végrehajtását. Amennyiben a nyilvános konzultáció és az esetleges későbbi hatásvizsgálat eredményei az uniós iparágak versenyképességére gyakorolt súlyos negatív következményekre utalnak, az ETS és/vagy a kísérő intézkedések célzott felülvizsgálatára lesz szükség.

3. **Bevezetés**

3.1. A karbontartalom jellegéből fakadóan nehezen mérhető. Az ETS és a CBAM konkrét kialakítása és végrehajtása összetett, a gazdasági következményeket pedig nehéz megjósolni és felmérni. Az Európai Bizottság szerint az ETS 2024-től évente várhatóan mintegy 7 milliárd EUR összegű uniós költségvetési bevételt generál (2018-as árakon). Ez az összeg várhatóan évi 19 milliárd EUR-ra nő, amikor 2028-tól az új ETS-ből származó bevételek is bekerülnek az uniós költségvetésbe ([6]). Ugyanakkor az ETS-ből a tagállamok számára elkülönített éves bevételek meghaladhatják a 46 milliárd EUR-t, ami messze felülmúlja az „Irány az 55%!” javaslat előterjesztésekor várt szintet.

3.2. 2024 elején az EU ETS-t kiterjesztették a tengeri közlekedésből származó kibocsátásokra is. Ebben az összefüggésben a hajók kibocsátásának nyomon követése, jelentése és ellenőrzése (MRV) az Európai Bizottság azon fő eszközei közé tartozik, amelyek célja az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentése a tengeri közlekedési ágazatban ([7]).

([3]) Minden javaslatot, beleértve az egyszerűsítési javaslatokat is, hatásvizsgálatok keretében értékelni és ellenőrizni kell.

([4]) Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelv, az üvegházhatású gázok uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről szóló (EU) 2015/1814 határozat és az (EU) 2015/757 rendelet módosításáról (COM(2021) 551 final – 2021/0211 (COD)) valamint Javaslat európai parlamenti és tanácsi határozatra az (EU) 2015/1814 határozatnak a 2030-ig az uniós üvegházhatásúgázkibocsátás-kereskedelmi rendszerhez tartozó piaci stabilizációs tartalékba helyezendő kibocsátási egységek mennyisége tekintetében történő módosításáról (COM(2021) 571 final – 2021/0202 (COD)) (HL C 152., 2022.4.6., 175. o.).

([5]) Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelv, az üvegházhatású gázok uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről szóló (EU) 2015/1814 határozat és az (EU) 2015/757 rendelet módosításáról (COM(2021) 551 final – 2021/0211 (COD)) valamint Javaslat európai parlamenti és tanácsi határozatra az (EU) 2015/1814 határozatnak a 2030-ig az uniós üvegházhatásúgázkibocsátás-kereskedelmi rendszerhez tartozó piaci stabilizációs tartalékba helyezendő kibocsátási egységek mennyisége tekintetében történő módosításáról (COM(2021) 571 final – 2021/0202 (COD)) (HL C 152., 2022.4.6., 175. o.). 2025 áprilisában megállapodás született a globális hajózásból származó nettó zéró kibocsátás 2050-ig történő eléréséről: IMO approves net-zero regulations for global shipping [Az IMO jóváhagyja a nettó zéró kibocsátásra vonatkozó szabályokat a globális hajózás tekintetében]: https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-approves-netzero-regulations.aspx.

([6]) *Uniós költségvetés: a Bizottság kiigazított csomagot terjeszt elő a saját források következő generációjára vonatkozóan*, 2023. június: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_3328.

([7]) A tengeri közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátás nyomon követésére szolgáló MRV-rendszer megvalósítása 2018-ban kezdődött, ami az első lépést jelentette e kibocsátásoknak az EU ETS hatálya alá vonása előtt. Az MRV-rendszer kiterjed az uniós kikötőkbe érkező valamennyi nagy (5 000 bruttó tonnatartalom feletti) hajó kibocsátására.

3.3. Az ETS célja, hogy a vállalatokat ösztönözze a tisztább technológiákba való beruházásra, ezáltal csökkentve kibocsátásukat és környezeti hatásukat. Az ETS által létrehozott árjelzés egyértelmű pénzügyi ösztönzőket biztosít a hajózási társaságok számára az energiahatékonyságba való beruházásra. Az árjelzés hozzájárul továbbá a fosszilis, valamint a megújuló és az alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok közötti árkülönbség csökkentéséhez, és új finanszírozási lehetőségeket teremt az ágazat számára. Azt is meg kell jegyezni, hogy a kibocsátáskereskedelmi rendszer keretében generált bevételek egy kis részét – 2030-ig mintegy 1,6 milliárd EUR-t – az EU Innovációs Alapjába utalják a hajózás dekarbonizációjára irányuló kezdeményezések támogatása érdekében. Megjegyezzük azonban, hogy ez az alap néhány kisebb tagállam számára továbbra sem hozzáférhető. Luxemburggal és Észtországgal együtt Málta az egyetlen olyan ország, amely még nem kapott támogatást ebből az alapból, annak ellenére, hogy pénzügyileg hozzájárul ehhez az alaphoz. A kapacitáskorlátok miatt különösen Málta nem valószínű, hogy részesülhet ebből a mechanizmusból, ami a rendszert egyenlőtlenné teszi a hatások tekintetében.

3.4. Az ágazatok és országok közötti, valamint a harmadik országokkal szembeni egyenlő versenyfeltételek megteremtése azonban valódi kihívást jelent. Az EU ETS követelményeinek megkerülése szükségessé teszi a rendszer végrehajtásának megfelelő nyomon követését, különösen az előírások megkerülését célzó magatartás korai szakaszban történő észlelése és megakadályozása érdekében ([8]).

3.5. A hajókat többek között úgy lehet eltántorítani attól, hogy elkerüljék és megkerüljék az uniós tagállamok (vagy EGT-országok) kikötőit, hogy megakadályozzuk, hogy a nem uniós kikötőket – például az észak-afrikai kikötőket – a kibocsátáskereskedelmi keret vonatkozásában az út kezdetének vagy végének tekintsék, ezáltal csökkentve az arra való késztetést, hogy az uniós kikötőkbe való befutás előtt vagy után a hajók megálljanak ezeken a nem uniós csomópontokon. Ez csökkenti a díjak elkerülésének lehetőségeit, mivel az ETS-rendszer keretében továbbra is fizetniük kellene. Az alternatív áruszállítási módok alkalmazása szintén egyféle megkerülő intézkedés, amellyel potenciálisan foglalkozni kell. Az Európai Bizottságnak nyomon kell követnie ezeket az előírások megkerülését célzó magatartásformákat.

3.6. A harmadik országokban végzett tevékenységeket érintő szabályok azt eredményezik, hogy az ETS területen kívüli jelleget mutat, és azzal lehetne érvelni, hogy az ilyen intézkedés sérti az adott joghatóság szuverenitását. Az átfogó hatásvizsgálat figyelembe fogja venni ezeket a gazdasági következményeket. Ugyanakkor, míg az ilyen szabályok hozzájárulnak a harmadik országokkal szembeni egyenlő versenyfeltételek javításához, és segítenek megelőzni a kibocsátáshelyezési magatartást az EU-ban, nemzetközi elfogadottságuk általában korlátozott, mivel többletköltségeket rónak a harmadik országokban végzett tevékenységekre. A gazdasági hatás bizonyos mértékben hasonló a vámok kivetéséhez ([9]).

3.7. Továbbá, ahogy egyre több régió vezeti be a saját kibocsátáskereskedelmi rendszerét, úgy nő a harmadik országokból származó, területen kívüli, egymást átfedő szabályok kockázata. Egy kikötő potenciálisan két vagy több regionális rendszerbe is tartozhat. Koordinációra lesz szükség a kereskedelmi blokkok között, amit az OECD is fontolóra vesz. Az IMO keretében javasolt megközelítés optimálisabb: ez egy globális megközelítés, szemben a regionális megközelítésekkel, amelyek nagyobb adminisztratív terheket eredményeznek, és amelyek estében nagyobb a kockázata a kettős adóztatásnak/kifizetéseknek. E tekintetben az EGSZB határozottan támogatja az IMO által 2025 áprilisában elért megállapodást, amelyet várhatóan 2025 októberében fogadnak majd el.

4. **Általános megjegyzések**

4.1. Az EGSZB egyetért az ETS és a CBAM általános célkitűzéseivel a dekarbonizáció, a környezetvédelem és a fokozott fenntarthatóság tekintetében. E tekintetben az EGSZB elismeri, hogy az elmúlt 20 évben az ETS hozzájárult a dekarbonizációhoz, tisztábbá téve az uniós gyártást és szállítást. A kibocsátáskereskedelmi rendszer azonban nem védte meg az ipari termelés versenyképességét, amely nemcsak relatív, hanem abszolút számokban is csökkent, ami komoly kétségeket ébreszt a kibocsátáskereskedelmi rendszer mint globális éghajlat-politikai intézkedés hatékonyságát illetően. Bármely rendszer – és különösen egy regionális rendszer – kialakításának és megvalósításának magától értetődően költséghatékonynak kell lennie, és gondosan elemezni kell az európai munkahelyeket érintő következményeket és a társadalmi hatásokat.

4.2. Az EGSZB hangsúlyozza, hogy megfelelő egyensúlyt kell teremteni az általános környezetvédelmi célkitűzések elérése és aközött, hogy ezzel egyidejűleg ne idézzenek elő gazdasági torzulásokat és ne ássák alá az európai gazdaság versenyképességét. Fontos figyelembe venni ezen eszközök másodlagos hatásait is.

([8]) Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv előírja az Európai Bizottság számára, hogy kövesse nyomon az ETS tengeri közlekedésre való kiterjesztésének végrehajtását, és kétévente tegyen jelentést megállapításairól. Lásd „*A 2003/87/EK irányelv végrehajtásának nyomon követése a tengeri közlekedéssel kapcsolatban*” című európai bizottsági jelentést (COM(2025) 110 final), 2025.3.18.

([9]) Minél inkább meghaladják a környezetvédelmi törekvések a szomszédos országok vagy régiók megfelelő törekvéseit, annál nagyobb szükség van arra, hogy az intézkedések hatókörét kiterjesszék a joghatóságokon kívüli területekre is a versenyhátrányok és ezáltal a kibocsátásáthelyezés csökkentése érdekében.

4.3. Az EGSZB megjegyzi, hogy az ETS-mechanizmus számos kritikus következménnyel jár a megfelelési költségek, a potenciálisan torzító hatások, valamint az adminisztratív terhek tekintetében ([10]). Alkalmazásához továbbá szilárd nemzetközi együttműködésre van szükség, többek között az EU-n kívülről, ami nehéz és bonyolult lehet a világkereskedelemben jelenleg tapasztalható növekvő feszültségek miatt. A nemzetközi koordináció hosszú távú elősegítése érdekében a közelmúltban elfogadott átfogó IMO-keret életképes javaslatokat tehetne ([11]).

4.4. Az EGSZB úgy véli, hogy a gazdasági következményeket megfelelően nyomon kell követni annak érdekében, hogy elkerülhetők legyenek az európai versenyképességre, ezáltal pedig az európai munkahelyekre gyakorolt negatív hatások. Az ösztönző rendszerek egyik fő célkitűzése az, hogy egyenlő versenyfeltételeket teremtsenek az egységes piacon az uniós gyártók és a nem uniós országokból származó importőrök között a magas szénlábnyomú ágazatokban. Ez a CBAM-re és annak a kibocsátásáthelyezés elkerülésére irányuló célkitűzésére is vonatkozik. Az Európai Unión kívüli számos fő piacon azonban a vállalatok olyan szabályozási környezetben működnek, ahol a szén-dioxid árazása nem történik meg (pl. több amerikai államban) vagy alacsonyabb költségekkel jár (pl. Kína) ([12]).

4.5. A jelenlegi helyzet jelentős adminisztratív és működési terhet jelent a termelési lánc egészében, ami a fogyasztók számára magasabb árakat eredményezhet.

4.6. E tekintetben az EGSZB megjegyzi továbbá, hogy az ETS-re vonatkozóan jelenleg rendelkezésre álló adatok és gazdasági értékelések nagyon korlátozottak, a szükséges információk nagy részét pedig gyakran a származási országok termelőinek kell szolgáltatniuk. Az ilyen mértékű összetettség és széttagoltság nagyon nehezen kezelhetőnek tűnik, többek között az európai jogi keret nemzeti szintű érvényesítéséért felelős hatóságok számára is.

4.7. Az ETS tengeri közlekedésre való kiterjesztése és a hajózási társaságoknak az uniós kibocsátási egységek visszaadására vonatkozó kötelezettsége az Európai Bizottság becslése szerint 2024-ben átlagosan 3,7 %-kal növelte a teljes hajózási költségeket. 2025-ben és 2026-ban nagyobb növekedés várható ([13]), és az adriai-tengeri meglévő útvonalak adatai már ebben az évben is akár 17 %-os növekedést is jeleznek. Nem egyértelmű, hogy a tengerhasznosítási ágazat milyen mértékben képes ellensúlyozni az ilyen költségnövekedést más költségcsökkentő intézkedésekkel (nagyobb termelékenység, kevesebb alkalmazott stb.). Továbbá, mivel a költségek széles körben eloszlanak az ágazatban, az egyes vállalatok számára korlátozottak az ösztönzők a költségek internalizálására. Nyilvánvaló tehát annak a kockázata, hogy fogyasztóiknak – minden más tényező változatlansága mellett – magasabb árakkal kell szembenézniük. Elkeserítő, hogy az Európai Bizottság nem vette kellőképpen figyelembe a kibocsátáskereskedelmi rendszer által a szigeten fekvő tagállamokra és a tengeri közlekedésre nagymértékben támaszkodó tagállamokra gyakorolt aránytalan hatásokat, mivel földrajzi elhelyezkedésük miatt az intermodális összeköttetések korlátozottak.

4.8. Arra lehetne számítani, hogy a költségnövekedés a legtöbb egyéb ágazat termelési költségeiben, és végül a fogyasztói árakban is tükröződik, ami hatással van a megélhetési költségekre, de meglepően kevés tanulmány készült erről a témáról. Az ETS költségeinek 2018 óta bekövetkezett növekedésével foglalkozó egyik tanulmány arra a következtetésre jutott, hogy a szennyező vállalatok a termelékenység szisztematikus növelésével és gyakran munkaerejük méretének csökkentésével reagálnak a szennyezési költségek növekedésére ([14]). A megnövekedett költségek általában csökkentenék a termelést, és ezáltal csökkentenék a foglalkoztatást és az eszközök használatát.

4.9. Lehet azzal érvelni, hogy egyes termelőlétesítmények bezárása indokolt, mivel ez a szén-dioxid-mentes termelésre való átállás része. Nagyon fontos azonban, hogy ezeket a következményeket belefoglalják valamennyi gazdasági hatásvizsgálatba, többek között a meglévő vagy folyamatban lévő gazdasági hatásvizsgálatok részletesebb adatokra való kiterjesztésével, az iparág képviselőivel, a tudósokkal és a tudományos közösséggel közösen elfogadott módszertan alapján. Természetesen nyomon kell követni a szabályok megkerülését, de ugyanúgy a foglalkoztatásra és a versenyképességre gyakorolt hatást is a különböző ágazatokban, régiókban és tagállamokban.

([10]) Ami a tengerhasznosítási ágazatot illeti, a világ minden tájáról több mint 12 000 hajó 2018 óta minden évben jelentést tesz az uniós útjaihoz kapcsolódó szén-dioxid-kibocsátásáról. Nyilvánvaló, hogy mind a magán-, mind a közszektorban jelentős adminisztratív költségek merülnek fel a rendszer igazgatásával kapcsolatban. Az ösztönző rendszerek (Innovációs Alap stb.) további költségeket vonnak maguk után az alkalmazás, a kezelés és a visszaélések megelőzése érdekében végzett ellenőrzés tekintetében.

([11]) *Uniós klímadiplomácia* című véleményében (HL C, C/2024/1575, 2024.3.5., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/1575/oj) az EGSZB arra kérte az uniós intézményeket, hogy olyan kezdeményezésekkel gazdagítsák a klímadiplomáciai eszköztárat, amelyek célja nemcsak az éghajlatvédelmi törekvések fokozása, hanem az uniós tapasztalatok megosztása és az éghajlatváltozással kapcsolatos kockázatok kezelése is.

([12]) Bár a CBAM rendelkezik szabályokkal az import szén-dioxid-kibocsátási hatásainak kezelésére, a mai napig nincsenek ilyen szabályok az export egyenlő versenyfeltételeinek megteremtésére. Ez jelentős hatással van az olyan ágazatokra, mint az acélipar, tekintettel a világpiaci versenyképességükre. Alapos hatásvizsgálatra van szükség, mind az intézkedés elmaradása, mind a hatások orvoslására irányuló javaslatok esetében.

([13]) Javaslat Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az (EU) 2021/694, az (EU) 2021/695, az (EU) 2021/697, az (EU) 2021/1153, az (EU) 2023/1525 és az (EU) 2024/795 rendeletnek az uniós költségvetés védelmi vonatkozású beruházásainak a ReArm Europe terv végrehajtása céljából való ösztönzése tekintetében történő módosításáról (COM(2025) 110 final).

([14]) A tanulmány arról számol be, hogy az intervenciót követő időszakban 5,2 %-kal nőtt a munkaerő csökkentésének valószínűsége. J. Boeckx, K. Struyfs és W. Torsin, „Green pressure, lean measures: Unveiling corporate downsizing within the European Union Emissions Trading System”, *Journal of Financial and Quantitative Analysis*, 2025., 1–61. o. doi:10.1017/S0022109025000237.

4.10. Amint azt az EGSZB már korábban kiemelte, a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésének gyorsított üteme és magas ambiciószintje, valamint az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységeinek korlátozott hozzáférhetősége negatív hatással lesznek Európa világpiaci versenyképességére, kivéve, ha jelentős számú állam követi az EU vezető szerepét ([15]). Az EGSZB megerősíti álláspontját.

4.11. 2023 májusában az Európai Unió bevezette a CBAM-et a nem uniós országokból importált egyes termékek beágyazott kibocsátására vonatkozó árképzés érdekében. Az exportra vonatkozóan hasonló rendelkezés nem szerepelt, ami az európai exportőrök számára komparatív hátrányt eredményezett. Az exportprobléma megoldása régóta esedékes. Az Európai Bizottság felülvizsgálta és kiterjesztette az ETS-t a kibocsátási egységek Unión belüli kereskedelmére is (amelyet először 2003-ban hoztak létre, és amely 2005-ben lépett hatályba).

4.12. A CBAM végleges rendszere 2026-tól alkalmazandó, míg a jelenlegi átmeneti szakasz 2023-tól 2025-ig tart. A CBAM fokozatos bevezetése összhangban van a kibocsátási egységek EU ETS szerinti ingyenes kiosztásának fokozatos megszüntetésével az uniós ipar dekarbonizációjának fokozatos támogatása érdekében. Az EGSZB megjegyzi, hogy az ingyenes kibocsátási egységek rendelkezésre állásának korlátozásait megfelelően nyomon kell követni, és adott esetben el kell halasztani, ha a CBAM nem működik hatékonyan, és a globális gazdasági feltételek kiigazításokat tesznek szükségessé.

4.13. Az EGSZB határozottan támogatja a CBAM-mechanizmusnak az omnibusz csomagban nemrégiben előterjesztett egyszerűsítését, amely előrelépést jelent egyrészt a környezetvédelem iránti igény, másrészt a vállalkozásokra, különösen a kkv-kra nehezedő adminisztratív terhek csökkentésének szükségessége közötti egyensúly megteremtése szempontjából. Ezzel összefüggésben az Európai Bizottságnak a jövőben utólagos hatásvizsgálatokat kellene végezni a vállalkozásokra és a munkahelyekre gyakorolt konkrét hatások nyomon követése érdekében, hogy szükség esetén gyorsan lehessen változtatásokat végrehajtani.

4.14. Az EGSZB reméli, hogy a szociális partnerek és a civil társadalmi szervezetek aktív szerepet játszhatnak majd az ETS keretrendszer hatásának és konkrét következményeinek értékelésében, valamint az igazságos zöld átállásban való részvételük részeként egy ilyen keret kiigazítására és finomítására irányuló lehetséges intézkedések meghatározásában.

5. **Részletes megjegyzések: középpontban a tengerhasznosítási ágazat**

5.1. A tengeri közlekedési ágazatoknak az ETS-keretrendszerbe való közelmúltbeli bevonása további kihívásokat jelentett, és hatást gyakorolt az ágazati logisztikai láncra a kikötői terminálóktól a végső fogyasztókig. Annak ellenére, hogy a nem uniós kikötőkben – például az észak-afrikai kikötőkben – történő megállások a kibocsátáskereskedelmi keret vonatkozásában nem tekinthetők az út kezdetének vagy végének, ami csökkenti az arra való késztetést, hogy az uniós kikötőkbe való behajózás előtt vagy után megálljanak ezeken a nem uniós csomópontokon ([16]), az EGSZB aggodalmát fejezi ki miatt, hogy a piac erre esetleg úgy reagál majd, hogy az átrakodási műveletek az európai kikötőkből a nem uniós kikötőkbe helyeződnek át ([17]), és a harmadik országbeli hajók az uniós kikötők helyett nem uniós kikötőket használnak.

5.2. Az ETS végrehajtása jelentős mértékben visszatarthatja az uniós kikötőkbe való beruházásokat, és a versenyképességben tapasztalható egyenlőtlenségeket teremthet az uniós tagállamokban található földközi-tengeri kikötők és a közeli, harmadik országbeli versengő kikötők, különösen az észak-afrikai kikötők között. Ez a tendencia megerősödne, ha a nagy hajózási társaságok beruházásai aránytalanul megnövekednének a más kontinenseken található kikötőkben, ami az EU szabályozási keretének megkerülésére szolgáló alternatívák előkészítésének gyakorlati módja lenne.

([15]) Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelv, az üvegházhatású gázok uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről szóló (EU) 2015/1814 határozat és az (EU) 2015/757 rendelet módosításáról (COM(2021) 551 final – 2021/0211 (COD)) valamint Javaslat európai parlamenti és tanácsi határozatra az (EU) 2015/1814 határozatnak a 2030-ig az uniós üvegházhatásúgázkibocsátás-kereskedelmi rendszerhez tartozó piaci stabilizációs tartalékba helyezendő kibocsátási egységek mennyisége tekintetében történő módosításáról (COM(2021) 571 final – 2021/0202 (COD)) (HL C 152., 2022.4.6., 175. o.).

([16]) A megkerülés elleni intézkedésként az ETS-irányelv kizárja az „útiterv szerinti kikötő” fogalommeghatározásából a „szomszédos konténer-átrakodási kikötőket” (amelyek esetében az átrakodási arány meghaladja a 65 %-ot, és egy uniós kikötő 300 tengeri mérföldön belül van). Ez azt jelenti, hogy az említett nem uniós kikötőkben történő megállások nem tekinthetők az út kezdetének vagy végének, így kisebb az ösztönzés arra, hogy az uniós kikötőkben való megállás előtt vagy után megálljanak ezeken a nem uniós csomópontokon.

([17]) Az Európai Bizottság ellenőrző jelentésében nem talál ilyen fejleményt: COM(2025) 110 final.

5.3. További kihívásként az EGSZB megjegyzi, hogy az ETS-sel kapcsolatos nehézségek súlyosbítják az uniós kikötők versenyhátrányát, mivel számos más észak-afrikai kikötőben alacsonyabbak a munkaerőköltségek, állami támogatásból és egyéb előnyökből részesülnek, amelyeket jelenleg a szomszédos kikötőket használó szállítmányozók élveznek. Ezek a tényezők megnehezítik az uniós kikötőket használó szállítók számára a kibocsátási költségek hatékonyabb viselését. Más szempontból a rövid távú tengeri fuvarozás az ETS szigorú alkalmazása miatt veszíthet versenyképességéből, ami bizonytalan eredményekhez vezethet a környezeti fenntarthatóság tekintetében.

5.4. Az EGSZB megjegyzi továbbá, hogy az ETS-mechanizmus alkalmazása nyomást gyakorolhat a szigetek – például Málta, Ciprus, Írország – és az erősen a hajózási és tengeri tevékenységekre összpontosító tagállamok gazdaságára, tekintve, hogy ezek különösen érzékenyek a szállítási költségek növekedésére, mivel erősen függnek az exportvezérelt tevékenységektől, amelyek gyakran a foglalkoztatás és a helyi fejlődés fő forrásai. Amint azt az Európai Bizottság megbízásából 2021-ben készült Ricardo-jelentésből egyértelműen kiderül (136. oldal), az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer aránytalan hatást gyakorolt egyes tagállamokra. A hatásvizsgálati jelentés készítésekor a kockázatot semmilyen módon nem befolyásolták a vörös-tengeri zavarok, ami megerősíti a jelentés megállapításainak tudományos integritását. Elkeserítő, hogy az Európai Bizottság nem vette kellőképpen figyelembe a kibocsátáskereskedelmi rendszer által a szigeten fekvő tagállamokra és a tengeri közlekedésre nagymértékben támaszkodó tagállamokra gyakorolt aránytalan hatásokat, mivel földrajzi elhelyezkedésük miatt az intermodális összeköttetések korlátozottak.

5.5. Az ETS-mechanizmus alkalmazási körének és hatásának értékelésekor a legkülső régiók, valamint Ceuta és Melilla sajátos helyzetét is figyelembe kell venni.

5.6. Általánosságban az EGSZB úgy véli, hogy az ETS-nek a 2000-es évek közepe óta az ipari termékekre való alkalmazása minden bizonnyal hasznos tanulságokkal szolgál az EU ETS keretrendszerének a tengerhasznosítási ágazatban történő megfelelő végrehajtásához is.

5.7. Konkrét példaként, ha egy Szingapúrból Rotterdamba tartó áruszállító hajó a Szuezi-csatornán áthaladva belép egy máltai kikötőbe, akkor fel kell adni EU ETS kibocsátási egységeket. Ha a hajó ehelyett egy nem uniós kikötőt használ, a szén-dioxid-kibocsátási díj sokkal alacsonyabb lesz, mivel egy nem uniós kikötőbe való hajóút esetén a szén-dioxid-kibocsátási díjnak csak az 50 %-át kell megfizetni.

5.8. Ha a hajó több tízezer mobiltelefont szállít, az egyes telefonok többletköltsége csak néhány centet tenne ki telefononként, de a hajózási társaság így is több ezer eurós többletköltséget kerülhet el, ha egy egyiptomi vagy más észak-afrikai kikötőt választ. Ez a kockázat különösen magas egy olyan ágazatban, amely annyira árérzékeny, mint a hajózás.

5.9. Az átirányított szállítmányok az egyes országok számára is költségekkel járhatnak, mivel az adott országban megnő az előállításhoz szükséges inputok költsége. Ez hatással van az adott ország termelésére és foglalkoztatására, és ezeket a költségeket bele kell foglalni a szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozó jogszabályok végrehajtásának gazdasági hatásaira vonatkozó értékelésekbe. Ha például egy vállalatnak, amely a termelésében korábban egy közeli kikötőbe belépő hajó által szállított árukra támaszkodott, a jövőben úgy kell intéznie az áruk behozatalát, hogy egy kisebb hajóval szerződik, amely egy másik országban (vagy kontinensen) veszi fel az árukat, jelentősen megnövekedhetnek a költségek. Ez akkor is előfordulhat, amennyiben a hajó továbbra is belép a közeli kikötőbe, ha a kibocsátási költségek miatt megnövekedett szállítási költségeket az előállító vállalatra hárítják (3,7 %-kal vagy bármely más számmal). A termelést és foglalkoztatást érintő, valamint a társadalmi következményeket megfelelően figyelembe kell venni a rendszer kialakítása és értékelése során.

5.10. Az EGSZB megjegyzi, hogy a tengerhasznosítási ágazat szabályozása különösen nehéz lehet, mivel árérzékeny és hajlamos gyorsan alkalmazkodni a szabályozási változásokhoz. Ha a műveletek más joghatóságokba tevődnek át, ezt a tendenciát valószínűleg nehéz lesz visszafordítani, és a tengergazdaság más ágazatai is jelentősen megszenvedhetik a folyamatot. Az ilyen típusú kockázatokat megfelelően figyelembe kell venni a szabályozás hatásának értékelésekor.

5.11. Az EGSZB úgy véli, hogy a kibocsátásáthelyezés elkerülése érdekében minden olyan intézkedés, amelynek célja a hajózási ágazat dekarbonizációjának előmozdítása, a jellegét tekintve ideális esetben globális, nem pedig regionális vagy egyoldalú kell, hogy legyen. E tekintetben az EGSZB határozottan támogatja az IMO keretében végzett munkát, különösen annak „nettó zéró” keretrendszerét.

5.12. Miközben egy hosszú távon működőképes, globális rendszer létrehozásán dolgozunk, nagyon fontos felmérni a tagállamokra és a gazdaság különböző ágazataira gyakorolt gazdasági következményeket. Azt is el kell kerülni, hogy a harmadik országok fellépjenek a területen kívüli jellegű intézkedésekkel szemben. Az a tény tehát, hogy a harmadik országbeli kikötők nem tartoznak átfogóan az ETS hatálya alá, megakadályozza az egyenlő versenyfeltételek megteremtését mindaddig, amíg más régiók nem rendelkeznek az európai előírásokkal egyenértékű szén-dioxid-kibocsátási előírásokkal.

5.13. Az Európai Bizottság megkezdte a CBAM jelentős egyszerűsítését. Ez kellő figyelmet és támogatást érdemel. Tekintettel azonban a CBAM és az ETS rendszereinek összetettségére, további javításokra van szükség anélkül, hogy veszélyeztetnénk a zöldebb, alacsony szén-dioxid-kibocsátású gazdaságra való igazságos átállást.

Brüsszel, 2025. július 16.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Oliver RÖPKE