EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2021.10.26.
COM(2021) 962 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

a 2009/29/EK irányelvvel és az (EU) 2018/410 irányelvvel módosított 2003/87/EK irányelv 10. cikkének (5) bekezdése és 21. cikke (2) bekezdése alapján az európai szén-dioxid-piac 2020. évi működéséről

{COM(2021) 950 final} - {SWD(2021) 308 final}

Tartalomjegyzék

Mozaikszavak és rövidítések jegyzéke 2

1. BEVEZETÉS 4

2. AZ EU ETS INFRASTRUKTÚRÁJA ÉS HATÁSKÖRE 5

2.1. Az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzék és az európai uniós ügyleti jegyzőkönyv 6

3. A SZÉN-DIOXID-PIAC MŰKÖDÉSE 8

3.1. Kínálat: a forgalomba kerülő kibocsátási egységek 8

3.1.1. Összkvóta 8

3.1.2. Ingyenes kiosztás 11

3.1.3. Kibocsátási egységek értékesítése árverés útján 13

3.1.4. A teljes árverésre vonatkozó szabálytól való eltérés a villamosenergia- és a hőtermelés esetében 16

3.1.5. A NER 300 program 19

3.1.6. Innovációs Alap 20

3.1.7. Modernizációs Alap 21

3.1.8. A közvetett szén-dioxid-kibocsátási költségek kompenzációja 21

3.1.9. Nemzetközi jóváírások 24

3.2. Kereslet: a forgalomból kivont kibocsátási egységek 25

3.2.1. Kibocsátáscsökkentések 25

3.2.2. A kereslet és a kínálat egyensúlyba hozása 29

4. LÉGI KÖZLEKEDÉS 32

5. PIACFELÜGYELET 35

6. A KIBOCSÁTÁSOK NYOMON KÖVETÉSE, JELENTÉSE ÉS ELLENŐRZÉSE 38

7. AZ EU ETS ÉS A SVÁJCI ETS ÖSSZEKAPCSOLÁSA 40

8. AZ ENERGIAHATÉKONYSÁGI IRÁNYELV ÉS A NEMZETI ENERGIA- ÉS KLÍMATERVEK VÉGREHAJTÁSÁNAK AZ EU ETS-RE GYAKOROLT HATÁSAI 43

8.1. Az energiahatékonysági irányelv végrehajtásának az EU ETS-re gyakorolt hatása 44

8.2. A nemzeti energia- és klímatervek végrehajtásának az EU ETS-re gyakorolt hatása 46

9. KÖVETKEZTETÉSEK ÉS KILÁTÁSOK.....47

Mozaikszavak és rövidítések jegyzéke

AVR	akkreditációról és hitelesítésről szóló rendelet
CEF DI	az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz hitelfinanszírozási eszköze
CEMS	folytonos kibocsátásmérő rendszerek
CINEA	Európai Éghajlat-politikai, Környezetvédelmi és Infrastrukturális Végrehajtó Ügynökség
CO_2	szén-dioxid
CO_2-egyenérték	szén-dioxid-egyenérték
CORSIA	a nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszere
CP2	a Kiotói Jegyzőkönyv második kötelezettségvállalási időszaka
EA	Európai Akkreditálási Együttműködés
EGT	Európai Gazdasági Térség
EED	energiahatékonysági irányelv
EEX	Európai Energiatőzsde
EBB	Európai Beruházási Bank
ESMA	Európai Értékpapírpiaci Hatóság
EU-27	az Európai Unió tagállamai
EU ETS	uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer
EUTL	európai uniós ügyleti jegyzőkönyv
ÜHG	üvegházhatású gáz
ICAO	Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet
ICE	InterContinental Exchange Futures Europe
InnovFin EDP	InnovFin energetikai demonstrációs projektek
MAR	piaci visszaélésekről szóló rendelet
MiFID2	a pénzügyi eszközök piacairól szóló irányelv
MiFIR	a pénzügyi eszközök piacairól szóló rendelet
MRR	a nyomon követésről és jelentésről szóló rendelet
MSR	piaci stabilizációs tartalék
N_2O	dinitrogén-oxid
NEKT	nemzeti energia- és klímatervek
NER	új belépők részére fenntartott tartalék
OTC	tőzsdén kívüli
PFC	perfluor-szénhidrogén
SARP	CORSIA szabványok és ajánlott gyakorlatok
TNAC	forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes száma
UK	Egyesült Királyság
UNFCCC	az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye (UNFCCC)

1. BEVEZETÉS

Az európai kibocsátáskereskedelmi rendszer (EU ETS) 2005 óta képezi az üvegházhatású gázok (ÜHG) kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós stratégia sarokkövét. 2005-ös bevezetése óta a villamosenergia- és hőtermelés, valamint az EU ETS hatálya alá tartozó energiaigényes iparágak kibocsátása mintegy 43 %-kal csökkent[1]. Más, például a megújuló energiáról[2] és az energiahatékonyságról[3] szóló jogszabályokkal együtt jelentősen hozzájárult azon átfogó uniós célkitűzés eléréséhez, hogy az 1990-es szinthez képest 2020-ig 20 %-kal csökkenjen az ÜHG-kibocsátás. Az EU túlteljesítette ezt a célt és 2020-ra körülbelül 31 %-kal[4] csökkentette az ÜHG-kibocsátást az 1990-es szinthez képest.

A Bizottság 2021 júliusában javaslatcsomagot fogadott el az európai zöld megállapodás végrehajtásához[5]. A javaslatok célja az uniós éghajlat-, energia-, földhasználati, közlekedési és adózási politika alkalmassá tétele ahhoz a feladathoz, hogy 2030-ig az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal csökkenjen a nettó ÜHG-kibocsátás. Az EU ETS jelentős szerepet fog játszani e célkitűzés elérésében. A csomag javaslatot tartalmaz arra vonatkozóan, hogy az EU ETS törekvését 2030-ig a 2005-ös szinthez képest 61 %-kal[6] (a 2005-ös szinthez képest jelenleg 43 %-kal) meghaladó új kibocsátáscsökkentési céllal, alacsonyabb összkvótával és a jelenlegi 2,2 % helyett meredekebb, évi 4,2 %-os kibocsátáscsökkentéssel kell növelni[7]. Az EU ETS felülvizsgálatát célzó javaslat a tengeri kibocsátásokra is kiterjeszti a hatályt és új, külön kibocsátáskereskedelmi rendszert javasol a közúti közlekedésben és az épületekben felhasznált tüzelőanyagokból származó kibocsátásokhoz[8].

Egy külön javaslat megerősíti a piaci stabilizációs tartalékot (MSR)[9], amely az EU ETS keretében 2019 óta felhalmozott többletet kezeli és az árverésre bocsátandó kibocsátási egységek kínálatának kiigazítása révén javítja a rendszer nagyobb sokkhatásokkal szembeni rezilienciáját.

A júliusi csomag két további javaslata megerősíti a légi közlekedésre vonatkozó uniós kibocsátáskereskedelmi rendszert[10] annak biztosítása érdekében, hogy az ágazat

[1] 2020 végéig az EU-27 + Egyesült Királyság + Izland, Liechtenstein és Norvégia esetében (2020. december 31-ig ezek az országok tartoztak az EU ETS hatálya alá).
[2] 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] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/2002 irányelve (2018. december 11.) az energiahatékonyságról szóló 2012/27/EU irányelv módosításáról (HL L 328., 2018.12.21., 210. o.).
[4] Kibocsátáscsökkentés az EU-27 esetében. Az EU-27 + Egyesült Királyság esetében az 1990-es szinthez képest 32,5 %-os csökkenés történt.
[5] Az európai zöld megállapodás végrehajtása (2021.7.14.).
[6] E cél foglalja magában az EU ETS hatályának a tengeri közlekedési ágazatra javasolt kiterjesztését.
[7] Javaslat az Európai Parlament és a Tanács irányelve 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.
[8] COM(2021) 551 final (a fentiek szerint).
[9] Javaslat az Európai Parlament és a Tanács határozata 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.
[10] Javaslat az Európai Parlament és a Tanács irányelve a 2003/87/EK irányelvnek a légi közlekedésnek az uniós gazdaság egészére vonatkozó kibocsátáscsökkentési célhoz való hozzájárulása tekintetében történő módosításáról és egy piaci alapú

hozzájáruljon az EU kibocsátáscsökkentési céljához, valamint hogy a nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszerét az EU 2030-as éghajlat-politikai célkitűzéseivel összhangban vezessék be.

E jelentés az európai szén-dioxid-piac működéséről a 2003/87/EK irányelv[11] (EU ETS irányelv) 10. cikke (5) bekezdésének és 21. cikke (2) bekezdésének követelményeivel összhangban kerül benyújtásra. A jelentés a 2020. évet és 2021 első felét (2021. június 30-ig) fedi le; mivel 2020 az EU ETS 3. szakaszának utolsó éve (2013–2020), ezen időszak főbb fejleményeiről is áttekintést nyújt.

A jelentés vizsgálja a 3. szakaszban elért jelentős kibocsátáscsökkentéseket és azok mozgatórugóit (3.2.1. fejezet), és elemzi a piaci stabilizációs tartalék szerepét a kibocsátási egységek EU ETS-ben keletkezett többletének csökkentésében (3.2.2. fejezet). Kiemeli továbbá a légi közlekedés (4. fejezet), az ingyenes kiosztás (3.1.2. fejezet), a kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítése, az árverésből befolyt bevétel és annak felhasználása (3.1.3. fejezet), az EU ETS finanszírozási eszközei (3.1.4–3.1.8. fejezet), a piacfelügyelet (5. fejezet) és az EU ETS-nek a részt vevő országokban történő végrehajtásának hatékonysága (6. fejezet) terén a 3. szakaszban bekövetkezett főbb fejleményeket. Két új fejezetet tartalmaz: A 7. fejezet ismerteti az EU ETS és a svájci ETS közötti kapcsolatot és vizsgálja a kapcsolatnak a két szén-dioxid-piacra gyakorolt hatását, míg a 8. fejezet az (EU) 2018/2002 irányelvvel[12] (energiahatékonysági irányelv) és a 2019. évi nemzeti energia- és klímatervekkel módosított 2012/27/EU irányelv végrehajtásának az EU ETS-re gyakorolt hatását vizsgálja.

Eltérő utalás hiányában az e jelentéshez felhasznált adatokat a nyilvánosan hozzáférhető vagy a 2021. június végéig a Bizottság rendelkezésére álló adatok jelentették. Az EU ETS 2020. december 31-ig tartó hatályának tükrözése érdekében a jelentésben szerepelnek az Egyesült Királyság (UK) 2020. évi adatai. Az EU ETS-re vonatkozó technikai és leíró információkat az e jelentést kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum függelékei tartalmazzák.

2. AZ EU ETS INFRASTRUKTÚRÁJA ÉS HATÁSKÖRE

Az EU ETS 3. szakaszában (2013–2020) a rendszer 28 uniós tagállamra (köztük az Egyesült Királyságra), valamint három EFTA-tagországra – Izlandra, Liechtensteinre és Norvégiára – terjedt ki. 2021. január 1-jétől az EU ETS 27 tagállamra, valamint Izlandra, Liechtensteinre

globális intézkedés megfelelő végrehajtásáról (COM(2021) 552 final), és Javaslat az Európai Parlament és a Tanács határozata a 2003/87/EK irányelvnek az Unióban székhellyel rendelkező légijármű-üzemeltetőkre vonatkozó piaci alapú globális intézkedés kapcsán a kibocsátáskompenzációról szóló értesítés tekintetében történő módosításáról (COM(2021) 567 final).

[11] 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.).

[12] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/2002 irányelve (2018. december 11.) az energiahatékonyságról szóló 2012/27/EU irányelv módosításáról (HL L 328., 2018.12.21., 210. o.).

és Norvégiára, továbbá észak-írországi villamosenergia-termelő létesítményekre terjed ki. 2020. január 1-jétől az EU ETS kapcsolódik a svájci szén-dioxid-piachoz (lásd a 7. fejezetet).

Az EU ETS összesen több mint 10 400 villamosenergia- és hőtermelő erőmű és gyártóüzem, valamint az Európai Gazdasági Térség (EGT) repülőterei között, továbbá az EGT-ből Svájcba és az Egyesült Királyságba közlekedő mintegy 350 légijármű-üzemeltető kibocsátását szabályozza. Bár a 3. szakasz kezdetén az EU ETS az EU összes ÜHG-kibocsátásának körülbelül a felére terjedt ki, jelenleg az uniós ÜHG-kibocsátás mintegy 36 %-ára terjed ki. Az EU ETS kiterjedésének 3. szakaszra vonatkozó részletes áttekintését az e jelentést kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 1. függeléke tartalmazza.

2.1. Az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzék és az európai uniós ügyleti jegyzőkönyv

Az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzék és az európai uniós ügyleti jegyzőkönyv (EUTL) az általános célú és a légi közlekedési kibocsátási egységek tulajdonosait rögzíti a számláikon található mennyiségek és a számlák közötti ügyletek követésével. Szintén e rendszerek tartják nyilván a helyhez kötött (villamosenergia- és hőtermelő, valamint ipari) létesítmények és a légijármű-üzemeltetők kibocsátásait, továbbá az e kibocsátásokból eredő kötelezettségeknek való megfelelést. Mindkét rendszer üzemeltetését és karbantartását a Bizottság végzi, míg a számlák tulajdonosai és képviselői (vállalatok és természetes személyek) számára továbbra is a részt vevő országok nemzeti jegyzékeinek kezelői a kapcsolattartó pontok. Míg az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzék számlákat kezel és nyilvántartja a megfelelésre vonatkozó információt, az EUTL automatikusan ellenőrzi, rögzíti és engedélyezi a számlák közötti ügyleteket, ezáltal biztosítva, hogy minden átutalás megfeleljen az EU ETS szabályainak.

Az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzékben és az EUTL-ben rögzített adatok továbbra is az EU ETS különféle jelentéstételi típusait, így például a piaci stabilizációs tartalék többletmutatójának kiszámítását (lásd a 3.2.2. fejezetet) és az Európai Környezetvédelmi Ügynökség által végzett jelentéstételt alátámasztó fontos információforrások. Az EUTL emellett azzal biztosítja az EU ETS átláthatóságát, hogy tájékoztatást tesz közzé a helyhez kötött létesítmények és a légijármű-üzemeltetők EU ETS rendelkezéseknek való megfeleléséről, továbbá a számlák közötti ügyletekről.

A 3. szakasz során az EUTL nyilvános weboldala megbízhatóan, csupán a technikai frissítések miatti kisebb megszakításokkal, 365 napon át napi 24 órában működött. 2020-ban is ez volt a helyzet. Ez alól 2020. augusztus 18. jelentett kivételt, amikor technikai problémák miatt néhány ügylet feldolgozása helytelenül történt. Az augusztus 19. és 21. közötti hibaelhárítási és javítási munka miatt az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzék nem volt elérhető.

2020-ban és 2021 első felében több jelentős fejlesztési munkát végeztek az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzéken. Először is, az EU és az Egyesült Királyság közötti

kereskedelmi és együttműködési megállapodás[13] 2021. január 1-jétől ideiglenesen került alkalmazásra és 2021. május 1-jén lépett hatályba. A megállapodásban az EU és az Egyesült Királyság kötelezettséget vállal arra, hogy fenntartja éghajlat- és környezetvédelmi politikáinak 2020 végi ambíciószintjét, és hogy e szakpolitikákat nemzetközi kötelezettségeihez igazítja. A megállapodás 392. cikke értelmében 2021. január 1-jén mindegyik félnek rendelkeznie kell szén-dioxid-árazási rendszerrel, amely kiterjed a villamosenergia- és hőtermelésből, az iparból és a légi közlekedésből származó ÜHG-kibocsátásra. Az észak-írországi villamosenergia-termelők és az EGT-ből az Egyesült Királyságba induló légi járatokra továbbra is az EU ETS vonatkozik, míg az Egyesült Királyságból az EGT-be tartó légi járatok az Egyesült Királyság szén-dioxid-árazási rendszerének hatálya alá tartoznak (lásd a 4. fejezetet). Ennélfogva az észak-írországi villamosenergia-termelők továbbra is az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzékben maradtak, az EU ETS irányelvet pedig módosították a légi járatok lefedettségében történt változásokhoz való igazodás érdekében[14].

A Kiotói Jegyzőkönyv második (2013. január 1. és 2020. december 31. közötti) kötelezettségvállalási időszakát létrehozó dohai módosítás szintén 2020. december 31-én lépett hatályba[15]. A 389/2013/EU bizottsági rendelet (kibocsátásiegység-forgalmi jegyzék létrehozásáról szóló rendelet)[16] 5. cikke szerint a Bizottság jár el az Unió kiotói jegyzékének – mely részét képezi az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzéknek – jegyzékkezelőjeként. Bár a második kötelezettségvállalási időszak utolsó napja 2020. december 31. volt, a Kiotói Jegyzőkönyv átláthatósági és megfelelési rendszere a végső megfelelőségi ellenőrzésig továbbra is működni fog. 2023-ban kerül majd sor a második kötelezettségvállalási időszak utolsó évére vonatkozó emissziókataszterek jelentésére, felülvizsgálatára és a zárójelentés benyújtására.

Az EU ETS és a svájci ETS összekapcsolásáról szóló megállapodás[17] 2020. január 1-jén lépett hatályba. A rendszerek közötti kapcsolódás működőképessé tétele érdekében 2020. szeptember 21-én ideiglenes megoldást vezettek be a két rendszer kibocsátásiegység-forgalmi jegyzékeinek összekapcsolására és a kibocsátási egységek közöttük történő átruházására (lásd a 7. fejezetet).

[13] Kereskedelmi és együttműködési megállapodás egyrészről az Európai Unió és az Európai Atomenergia-közösség, és másrészről Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága között (HL L 149., 2021.4.30., 10. o.).
[14] A Bizottság (EU) 2021/1416 felhatalmazáson alapuló rendelete (2021. június 17.) a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az Egyesült Királyságból érkező járatoknak az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerből való kizárása tekintetében történő módosításáról (HL L 305., 2021.8.31., 1. o.).
[15] A bizottság közleménye az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezményéhez fűzött Kiotói Jegyzőkönyv dohai módosításának hatálybalépéséről (HL C 432., 2020.12.14., 1. o.).
[16] A Bizottság 389/2013/EU rendelete (2013. május 2.) a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint a 280/3004/EK és a 406/2009/EK európai parlamenti és tanácsi határozat szerinti uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzék létrehozásáról, továbbá a 920/2010/EU és az 1193/2011/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 122., 2013.5.3., 190. o.).
[17] Megállapodás az Európai Unió és a Svájci Államszövetség között az uniós és a svájci kibocsátáskereskedelmi rendszer összekapcsolásáról (HL L 322., 2017.12.7., 3. o.).

Végül az (EU) 2019/1122 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelettel[18] bevezetett új szabályok technikai végrehajtása sikeresen befejeződött, és az új funkciók 2021. január 1-jétől elérhetővé váltak az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzékben.

3. A SZÉN-DIOXID-PIAC MŰKÖDÉSE

3.1. Kínálat: a forgalomba kerülő kibocsátási egységek

3.1.1. Összkvóta

Az összkvóta a rendszer hatálya alá tartozó jogalanyok által kibocsátható üvegházhatású gázok legnagyobb abszolút mennyisége, amelynek révén biztosítható a kibocsátáscsökkentési célkitűzés elérése, és amely megfelel a kereskedési időszak alatt forgalomba bocsátott kibocsátási egységek számának. Az egész EU ETS-re közös, uniós szintű összkvóta alkalmazandó (az összkvótára vonatkozó részletes információkért lásd az e jelentést kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 2. függelékét). Az EU ETS 3. szakaszában (2013–20) az összkvóta évente 1,74 %-os lineáris csökkentési tényező szerint mérséklődött, biztosítva az összkibocsátás csökkenését (lásd a 3.2.1. fejezetet). Az EU ETS 4. szakaszában (2021–30) az összkvóta mind a helyhez kötött létesítmények, mind a légi közlekedés tekintetében évente 2,2 %-os lineáris csökkentési tényezővel mérséklődik. Az 1. táblázat a helyhez kötött létesítmények összkvótájára és az évente forgalomba kerülő légi közlekedési kibocsátási egységek számára[19] vonatkozó adatokat mutatja be a 3. szakaszra évenkénti bontásban.

1. táblázat: EU ETS összkvóta az EU ETS 3. szakaszában (2013–2020)

Év	Éves összkvóta (helyhez kötött létesítmények)	Évente forgalomba kerülő légi közlekedési kibocsátási egységek[20]
2013	2 084 301 856	32 455 296
2014	2 046 037 610	41 866 834
2015	2 007 773 364	50 669 024
2016	1 969 509 118	38 879 316
2017	1 931 244 873	38 711 651

[18] A Bizottság (EU) 2019/1122 felhatalmazáson alapuló rendelete (2019. március 12.) a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzék működése tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 177., 2019.7.2., 3. o.).

[19] A 2013 óta forgalomba kerülő légi közlekedési kibocsátási egységek száma (az EGT-n belüli üzemeltetők tevékenységére vonatkozó tevékenységalapú referenciaértékek alapján meghatározott) a kibocsátási egységek ingyenes kiosztásától kezdődő alulról építkező megközelítés eredménye. Az árverésre bocsátott kibocsátási egységek számát ezt követően vezetik le abból, hogy az ingyenes kiosztásnak (ideértve a gyorsan növekvő légijármű-üzemeltetők és az új belépők számára létrehozott különleges tartalékot) az összes kibocsátási egység 85 %-át kell kitennie. A fennmaradó 15 % kerül árverésre.

[20] Az aktualizált adatok az ingyenes kiosztás és az árverésen értékesített mennyiségek mellett a nemzetközi jóváírások beváltását is magukban foglalják.

2018	1 892 980 627	38 909 585
2019	1 854 716 381	38 830 950
2020	1 816 452 135	42 803 537

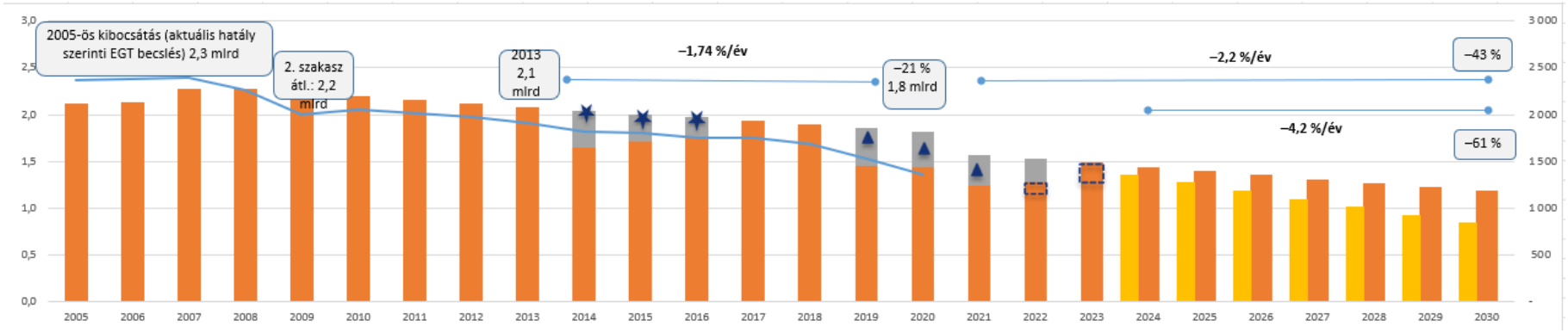
2020. február 1-jén hatályba lépett az Egyesült Királyság Európai Unióból történő kilépéséről szóló megállapodás[21]. Az EU ETS irányelv 2020. december 31-ig volt érvényes az Egyesült Királyságra, az Észak-Írországban található villamosenergia-termelés pedig az Írországról és Észak-Írországról szóló jegyzőkönyv[22] értelmében az EU ETS-ben marad a megfelelő jogok és kötelezettségek mellett.

E fejleményekre a Bizottság a kibocsátási egységek kiigazított uniós szintű mennyiségéről szóló bizottsági határozat 2020. november 16-i elfogadásával reagált[23]. Csak az észak-írországi villamosenergia-termelésből származó kibocsátásokat vették figyelembe az aktualizált összkvótában (a 2008–2012-es bázisidőszaktól alkalmazva), ami az Egyesült Királyságból származó, már nem beszámított kibocsátásokkal arányos csökkenést eredményezett az összkvótában[24].

Az 1. ábra összefoglalja az összkvóta azt követő csökkenését, hogy a lineáris csökkentési tényezőt 2021-től 2,2 %-ra emelik. Egyúttal megjeleníti a piaci stabilizációs tartalékba (MSR) helyezés és a hozzájárulások MSR-be történő visszatöltése szerepét (lásd a 3.2.2. fejezetet). Az ábrán látható szaggatott vonalak közelítik az európai zöld megállapodás végrehajtását célzó 2021. július 14-i felülvizsgálati csomagban a Bizottság által javasolt magasabb 2030-as kibocsátáscsökkentési célérték hatását.

[21] Megállapodás a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Európai Unióból és az Európai Atomenergia-közösségből történő kilépéséről (HL L 29., 2020.1.31., 7. o.).
[22] HL L 29. (a fentiek szerint).
[23] A Bizottság (EU) 2020/1722 határozata (2020. november 16.) az Európai Unió kibocsátáskereskedelmi rendszerének keretében a 2021. évben kiadható kibocsátási egységek uniós szintű mennyiségéről (HL L 386., 2020.11.16., 26. o.).
[24] Az (EU) 2020/1722 bizottsági határozatban előírt 2021-es összkvóta nem tartalmazza az EU ETS irányelv II. fejezete alapján a légijármű-üzemeltetők számára kiadandó kibocsátási egységek mennyiségét. E mennyiség a kibocsátási egységek légi közlekedés számára történt ingyenes kiosztásától kezdődő alulról építkező megközelítés eredménye, amint azt a kibocsátási egységek 2021-es uniós szintű mennyiségéről és az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer keretében létrehozott piaci stabilizációs tartalékról szóló közlemény kifejti (HL C 428I., 2020.12.11., 1. o.).

1. ábra: Az összkvóta csökkenése a 2,2 %-os lineáris csökkentési tényező 2021-től való alkalmazásával[25]



★ Későbbre ütemezett kibocsátási egységek (összesen 900 millió)

▲ Piaci stabilizációs tartalékba helyezés

⬚ Piaci stabilizációs tartalékba helyezés be/ki a piaci többlettől függően

[25] A 4. szakaszra vonatkozó összkvóta az (EU) 2020/1722 bizottsági határozattal a brexit után közzétett EU ETS kibocsátási egységek teljes mennyiségét tükrözi.

3.1.2. Ingyenes kiosztás

Bár a 3. szakasz óta az árverezés elvben a teljes kibocsátásiegység-mennyiség kiosztásának 57 %-át teszi ki, jelentős mennyiségű kibocsátási egységet osztanak ki ingyenesen a kibocsátásáthelyezés kockázatának kezelésére (amikor a tevékenységeket az ÜHG-kibocsátásra vonatkozóan kevésbé ambiciózus éghajlat-politikákkal rendelkező nem uniós országokba viszik, ami a kibocsátás általános növekedéséhez vezethet). A villamosenergia-termelés nem volt jogosult ingyenes kibocsátási egységekre, és az ipar számára végzett ingyenes kiosztást teljesítmény-referenciaértékekre alapozták az ÜHG-kibocsátás csökkentését és az innováció fokozását célzó ösztönzők megerősítése érdekében.

Az új ipari létesítmények és a jelentősen növekvő kapacitással rendelkező létesítmények számára történő további ingyenes kiosztás biztosításához a 3. szakasz kezdetén létrehozták az új belépők számára fenntartott tartalékot (NER), ami az erre az időszakra szánt teljes kibocsátásiegység-mennyiség 5 %-ának felel meg. A kibocsátásáthelyezés jelentős kockázatának kitett és ezáltal nagyobb arányú ingyenes kiosztásban részesülő ágazatok és alágazatok kibocsátásáthelyezési listára kerültek[26]. Mivel az ingyenes kiosztás iránti kereslet meghaladta a rendelkezésre álló kínálatot, a kiosztást minden létesítmény esetében azonos százalékkal csökkentették az ágazatközi korrekciós tényező alkalmazásával[27], amelynek felülvizsgálatát[28] 2017-ben végezték. Az ágazatközi korrekciós tényező értékeit a kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 3. függelékének 3.1. táblázata mutatja be.

Az innovációt támogató NER 300 programra szánt 300 millió kibocsátási egység levonása után a kezdeti tartalék 480,2 millió kibocsátási egységet tartott fenn (lásd a 3.1.5. fejezetet). 2021 júniusáig 178,3 millió kibocsátási egységet tartalékoltak 1 392 létesítmény számára a 3. szakasz egészére. Ennek megfelelően tehát 301,9 millió kibocsátási egység marad a tartalékban. E mennyiségből 200 millió kibocsátási egység kerül majd át a tartalékba a 4. szakaszhoz, a maradékot pedig a piaci stabilizációs tartalékba fogják helyezni.

2021 júniusáig a 3. szakaszra vonatkozóan eredetileg jóváhagyott ingyenes kiosztás mennyisége 6,5 milliárd kibocsátási egységből mintegy 585 millióval csökkent a termelésüket vagy termelési kapacitásukat megszüntető vagy csökkentő létesítmények miatt. A 2. táblázat foglalja össze az ipar számára a 3. szakaszban végzett ingyenes kiosztást.

[26] A Bizottság 2014/746/EU határozata (2014. október 27.) a CO_2-kibocsátásáthelyezés kockázatának jelentős mértékben kitett ágazatok és alágazatok 2015–2019-es időszakra vonatkozó listájának a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv szerinti meghatározásáról (HL L 308., 2014.10.29., 114. o.).

[27] A Bizottság 2013/448/EU határozata (2013. szeptember 5.) az üvegházhatású gázok kibocsátási egységeinek a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 11. cikkének (3) bekezdésével összhangban történő átmeneti ingyenes kiosztását szolgáló nemzeti végrehajtási intézkedésekről (HL L 240., 2013.9.7., 27. o.).

[28] A Bizottság (EU) 2017/126 határozata (2017. január 24.) a 2013/448/EU bizottsági határozatnak az egységes ágazatközi korrekciós tényező 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 10a. cikkének értelmében való meghatározása tekintetében történő módosításáról (HL L 19., 2017.1.25., 93. o.).

2. táblázat: Az ipar számára ingyenesen kiosztott kibocsátási egységek 2013. január és 2021. június között (millió) [29]

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Ingyenes kiosztás[30] (EU-27 + az Egyesült Királyság + Izland, Liechtenstein és Norvégia)	903,0	874,8	847,6	821,3	796,2	771,9	748,1[31]	724,8
Az új belépők számára fenntartott tartalékból történő kiosztás (zöldmezős beruházások és kapacitásbővítések)	11,7	15,2	18,9	22,8	24,6	26,9	29,1	28,9
A bezárások, valamint a termelés vagy a termelési kapacitás megváltozása miatt kiosztatlanul maradt ingyenes kibocsátási egységek	41,9	61,3	74,0	76,5	79,9	85,1	80,3	85,9

Bár a részt vevő országoknak a 3. szakasz utolsó évére vonatkozó ingyenes kiosztási változásokra vonatkozó bejelentését még 2021-ben is be lehetett küldeni, a változások döntő többségét már bejelentették. Ezért megállapítható, hogy a 3. szakasz végén az alábbi hozzávetőleges számok érvényesek:

- 11 646 létesítményből 1 821 beszüntette működését vagy olyan fizikai változtatáson ment keresztül, amely a küszöbérték alá csökkentette kapacitását, így az üvegházhatású gázokra vonatkozó engedélyét visszavonták;
- 505 új belépő;
- 887 jelentős kapacitásbővítés;
- 378 jelentős kapacitáscsökkentés;
- 2 985 létesítmény, amelyek részleges beszüntetésen mentek keresztül; és
- 1 434 létesítmény, amelyek részleges beszüntetést követően álltak talpra.

[29] Bár a korábbi szén-dioxid-piaci jelentésekben az adatok a részt vevő országok által évente június végéig benyújtott bejelentéseken alapultak, ebben és a tavalyi szén-dioxid-piaci jelentésben az adatok a 2021. június 30-i, illetve 2020. június 30-i uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzéken alapulnak. Ez az új megközelítés azért került kiválasztásra, hogy pontosabban tükrözze a kiosztásokat azok előfordulásakor és jegyzékben való rögzítésekor.

[30] Kezdeti kiosztási mennyiség, az ágazatközi korrekciós tényező alkalmazása előtt.

[31] Az Egyesült Királyság számára történő kiosztás (48,0 millió kibocsátási egység 2019-re) – amelyet 2019-ben felfüggesztettek az EU ETS környezeti integritásának védelmét célzó, olyankor alkalmazandó védintézkedések miatt, amikor egy EU-ból kilépő tagállamra már nem vonatkozik az uniós jog – 2020-ban folytatódott.

A bezárásokból, részleges beszüntetésekből vagy jelentős kapacitáscsökkentésekből származó ki nem osztott kibocsátási egységeket (az EU ETS irányelv 10a. cikkének (19) bekezdése és 10a. cikkének (20) bekezdése szerint) az (EU) 2015/1814 határozat (MSR határozat)[32] 1. cikkének (3) bekezdésével összhangban a piaci stabilizációs tartalékba helyezik, a NER-ből ki nem osztott kibocsátási egységekhez hasonlóan.

A kibocsátásáthelyezés kockázatának elkerülése érdekében az ingyenes kiosztás a 4. szakaszban is folytatódni fog, a leghatékonyabb uniós létesítmények felső 10 %-ának teljesítményéből származó aktualizált referenciaértékek alapján. A felülvizsgált EU ETS irányelv tárgyában 2017 novemberében elért politikai megállapodást követően a Bizottság jogszabályt fogadott el az iparnak szánt ingyenes kiosztás 4. szakaszban történő végrehajtásáról. Az elfogadott jogi aktusok listáját a kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 4. függelékének 4.1. táblázata tartalmazza.

3.1.3. Kibocsátási egységek értékesítése árverés útján

A 3. szakasztól kezdve az árverés útján történő értékesítés az EU ETS-ben a kibocsátási egységek kiosztásának a teljes mennyiség 57 %-át kitevő elsődleges módszere. Az árverést az 1031/2010/EU bizottsági rendelet[33] (árverési rendelet) szabályozza, amely a nyílt, átlátható, harmonizált és megkülönböztetéstől mentes folyamat biztosítása érdekében meghatározza az árverések időbeli ütemezését, lebonyolítását és egyéb vonatkozásait.

A 3. szakaszban az árverésekre a következő aukciós platformokon került sor:

- European Energy Exchange AG (EEX), amely közös aukciós platformként szolgál a közös közbeszerzési eljárásban részt vevő 25 tagállam számára. Végez árveréseket Lengyelország (amely kilépett a közös közbeszerzési eljárásból, de még nem jelölte ki saját aukciós platformját), valamint 2019 júniusa óta Izland, Liechtenstein és Norvégia számára is (miután módosították az EGT-megállapodást, hogy Izland, Liechtenstein és Norvégia részt vehessen a közös aukciós platformra vonatkozó közös közbeszerzési megállapodásban);
- EEX, amely saját aukciós platformként Németország árveréseinek bonyolítója;
- ICE Futures Europe (ICE), amely saját aukciós platformként az Egyesült Királyság árveréseinek bonyolítója 2020 végéig.

Az EEX-et 2021-től ismét közös aukciós platformként jelölték ki anélkül, hogy jelentősen módosult volna az árveréseken való részvétel.

[32] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/1814 határozata (2015. október 6.) az üvegházhatású gázok uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről, valamint a 2003/87/EK irányelv módosításáról (HL L 264., 2015.10.6., 1. o.).

[33] A Bizottság 1031/2010/EU rendelete (2010. november 12.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv alapján az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei árverés útján történő értékesítésének időbeli ütemezéséről, lebonyolításáról és egyéb vonatkozásairól (HL L 302., 2010.11.18., 1. o.).

A 3. szakaszban több mint 1 800 árverésre került sor, és ez a szám 2021. június 30-ig jóval 1 900 felett volt. A 3. táblázat nyújt áttekintést a 2021. június 30-ig az EEX és ICE platformokon árverezett kibocsátási egységek mennyiségéről[34], beleértve az általános célú kibocsátási egységek korai árveréseit[35].

3. táblázat: A 2012. január és 2021. június 30. között árverésre bocsátott 3. szakaszbeli kibocsátási egységek teljes mennyisége[36]

Év	Általános célú kibocsátási egységek	Légi közlekedési kibocsátási egységek
2012	89 701 500	2 500 000
2013	808 146 500	0
2014	528 399 500	9 278 000
2015	632 725 500	16 390 500
2016	715 289 500	5 997 500
2017	951 195 500	4 730 500
2018	915 750 000	5 601 500
2019	588 540 000	5 502 500
2020	778 505 000	7 505 000
2021 (2021. június 30-ig)	308 326 000	1 343 000

Forrás: EEX

Amikor az MSR 2019 januárjában megkezdte működését, jelentősen csökkentette az árverésre rendelkezésre álló kibocsátási egységek kínálatát. Az árverések általában zökkenőmentesen zajlottak, és az aukciós elszámolóárak szorosan illeszkedtek a másodlagos piaci árakhoz.

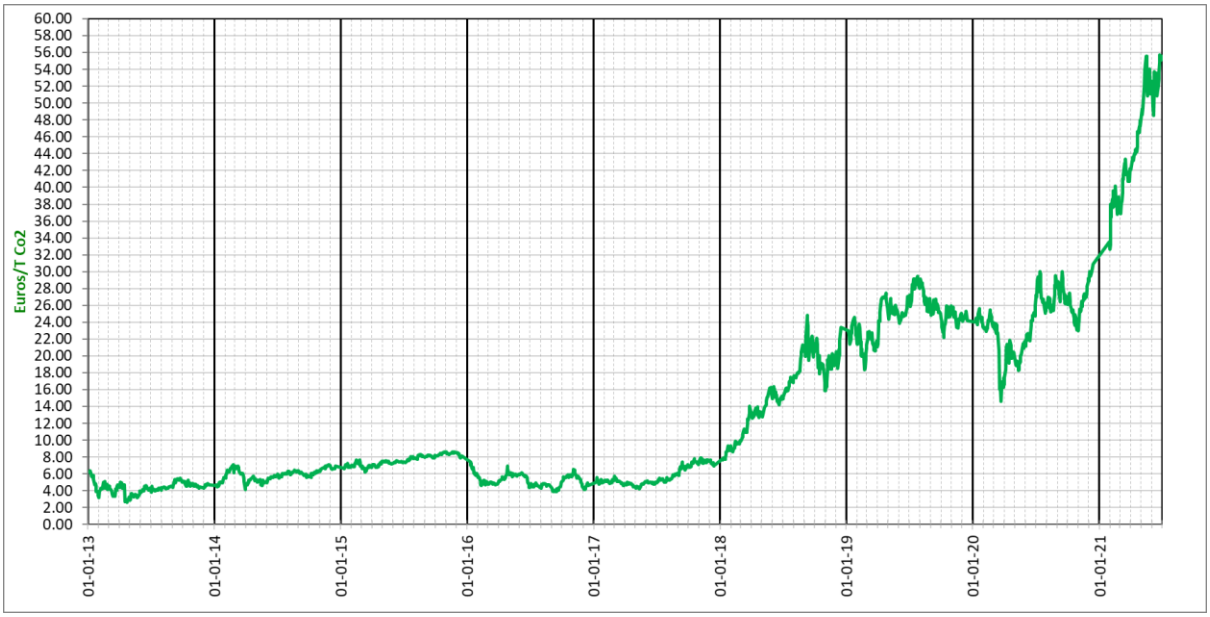
A 3. szakaszban a több mint 1 800 árverésből összesen 15-öt töröltek, mert nem érték el a kikiáltási árat, vagy mert a teljes ajánlati mennyiség elmaradt az árverésre bocsátott mennyiségtől, az árverési rendelet szabályaival összhangban. A 2. ábra áttekintést nyújt az uniós szén-dioxid-piacon 2013 óta alkalmazott aukciós elszámolóárakról.

[34] Az általános célú kibocsátási egységek mennyiségét az 1359/2013/EU határozat figyelembevételével állapították meg. A légi közlekedési kibocsátási egységek mennyiségét a 377/2013/EU határozat és a 421/2014/EU rendelet figyelembevételével állapították meg.

[35] 2012-ben a 3. szakasz kibocsátási egységeinek korai árverésére került sor tekintettel arra a villamosenergia-ágazatban széles körben elterjedt kereskedelmi gyakorlatra, hogy a villamos energiát tőzsdén kívüli határidős ügyletek keretében értékesítik, a szükséges inputot (ezen belül a kibocsátási egységeket) pedig az output értékesítése után szerzik be.

[36] A táblázat az EU-27 + az Egyesült Királyság + Izland, Liechtenstein és Norvégia aukciós mennyiségeit tartalmazza (az Egyesült Királyság adatait nem tartalmazó 2021. évet kivéve).

2. ábra: Az általános célú kibocsátási egységek aukciós elszámolóárai 2013. január és 2021. június 30. között



Forrás: EEX

A 3. szakaszban az általános kibocsátási egységek árverésein részt vevők számát az e jelentést kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 5. függeléke tartalmazza. Az aukciós platformok az egyes árverések részletes eredményét időben közzéteszik az adott weboldalakon. Az árverések teljesítményére vonatkozó további tájékoztatás, többek közt a részvételre, a fedezettségre és az árakra vonatkozó információ a részt vevő tagállamoknak a Bizottság weboldalán közzétett jelentéseiben található[37].

A 3. szakasz árveréseiből a tagállamok, az Egyesült Királyság, valamint Izland, Liechtenstein és Norvégia által generált összbevétel meghaladta a 68 milliárd EUR-t (lásd a kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 5.1., 5.2. és 5.3. táblázatát)[38]. Csak 2020-ban az árverések teljes bevétele meghaladta a 19 milliárd EUR-t, 2021 első felében pedig a 13,9 milliárd EUR-t. Az EU ETS irányelv úgy rendelkezik, hogy a tagállamoknak az árverésből befolyt bevételük – ezen belül a szolidaritás és a növekedés céljára, valamint a légi közlekedés[39] tekintetében kiosztott kibocsátási egységekből származó összes bevétel – legalább 50 %-át éghajlat- és energiaügyi célokra kell fordítaniuk.

A tagállamok Bizottságnak benyújtott információi alapján a becslések szerint 2020-ban az árverésből befolyt bevétel mintegy 72 %-át éghajlat- és energiaügyi célokra, a teljes bevétel mintegy 75 %-át (56,5 milliárd EUR) pedig a 3. szakasz során használták fel. Bár ezen összeg egy kis részét (2013 óta az összes bevétel mintegy 3 %-át) nemzetközi szinten költötték el, a

[37] EU ETS árverések.
[38] A számok az Innovációs Alap és a Modernizációs Alap számára árverésre bocsátott kibocsátási egységeket is magukban foglalják.
[39] Az EU ETS irányelv 3d. cikkének (4) bekezdése.

3. szakasz árverésből befolyt bevételének nagy részét hazai éghajlat- és energiaügyi célokra fordították (főként a megújuló energia, az energiahatékonyság, valamint a kutatás és fejlesztés terén). A gyakorlatban a tagállamok az árverésből befolyt bevételüknél többet költenek éghajlat- és energiaügyi célokra[40].

3.1.4. A teljes árverésre vonatkozó szabálytól való eltérés a villamosenergia- és a hőtermelés esetében

A 3. szakaszban az EU ETS irányelv 10c. cikke eltért a kibocsátási egységek árverésére vonatkozó általános szabálytól annak érdekében, hogy támogassa a villamosenergia-ágazat korszerűsítésére irányuló beruházásokat néhány alacsonyabb jövedelmű tagállamban[41]. A 10c. cikk szerinti ingyenes kiosztásokat levonták a tagállam által egyébként árverésre bocsátandó mennyiségből. Mivel a villamosenergia-termelőknek a 10c. cikk alapján ingyenesen kiosztott kibocsátási egységek állami támogatást tartalmaztak, a 10c. cikk szerinti eltérés végrehajtásához létrehozott nemzeti rendszerek az állami támogatási szabályok alapján kaptak engedélyt és az állami támogatásokról szóló iránymutatás hatálya alá tartoztak[42].

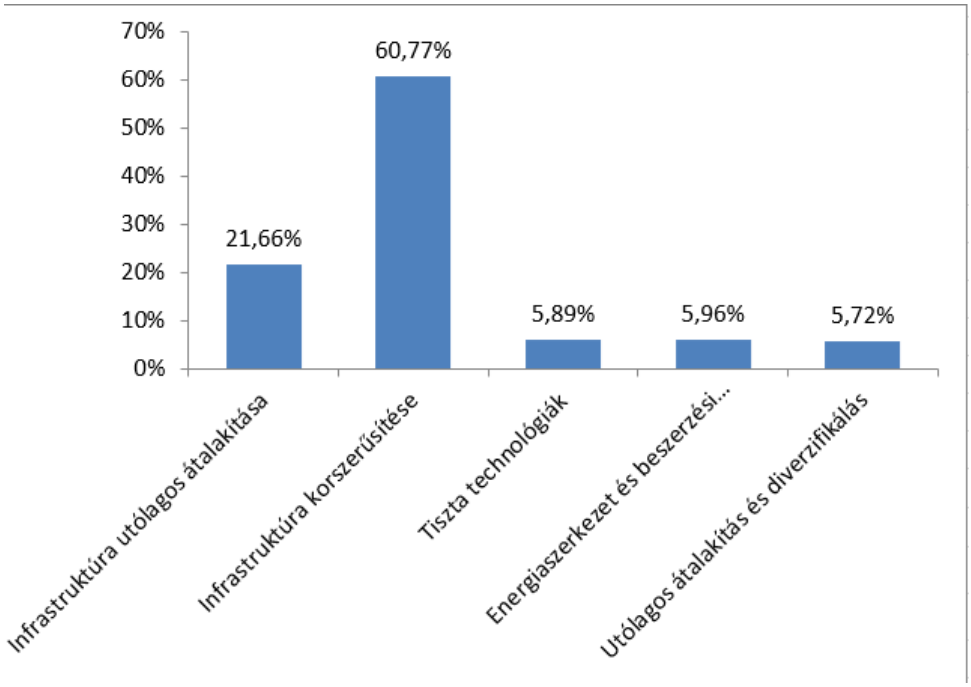
A 2009 és 2020 között a 10c. cikk alapján bejelentett beruházási támogatás összértéke több mint 13,1 milliárd EUR. Amint a 3. ábra mutatja, ezen összeg 83 %-át fordították az infrastruktúra korszerűsítésére és utólagos átalakítására (főként a szén- és gázerőművek, valamint a villamosenergia- és hőhálózatok korszerűsítésére). A fennmaradó beruházások az energiaszerkezet diverzifikálására és a tiszta technológiák fejlesztésére irányultak.

[40] Az árverésből befolyt bevételről részletes információt tartalmaz az uniós éghajlat-politikai fellépésről szóló 2021. évi eredményjelentés, COM(2021) 960.

[41] Bulgária, Ciprus, Csehország, Észtország, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Magyarország, Málta és Románia volt jogosult a 10c. cikk szerinti eltérés alkalmazására. Lettország és Málta úgy döntött, hogy a 3. szakaszban ezt nem veszi igénybe.

[42] Iránymutatás az üvegházhatású gázok kibocsátási egységei 2012 utáni kereskedelmi rendszerének kontextusában hozott egyes állami támogatási intézkedésekhez (HL C158., 2012.6.5., 4. o.).

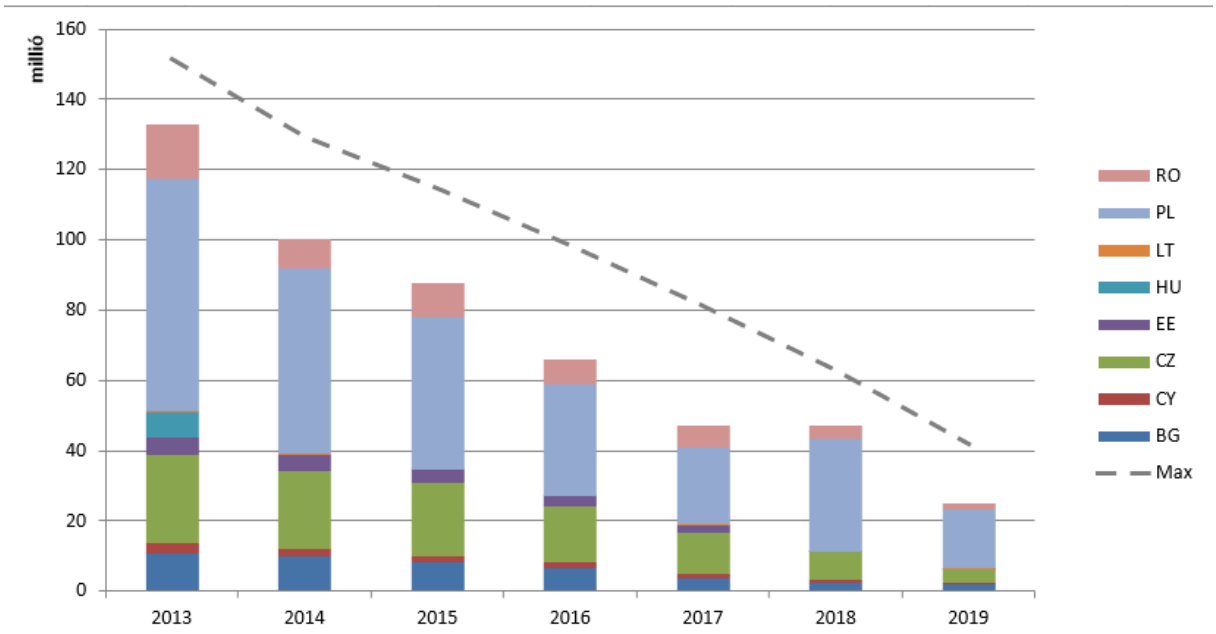
3. ábra: A 10c. cikk szerinti teljes támogatás, 2013–2019



Forrás: Éghajlatpolitikai Főigazgatóság

A 4. ábra uniós tagállamonként mutatja a 2013–2019 közötti időszakra a 10c. cikk szerint kiosztott kibocsátási egységek számát (2020-ra nem osztottak ki kibocsátási egységeket).

4. ábra: A 10c. cikk alapján ingyenesen kiosztott kibocsátási egységek, 2013–2019[43]



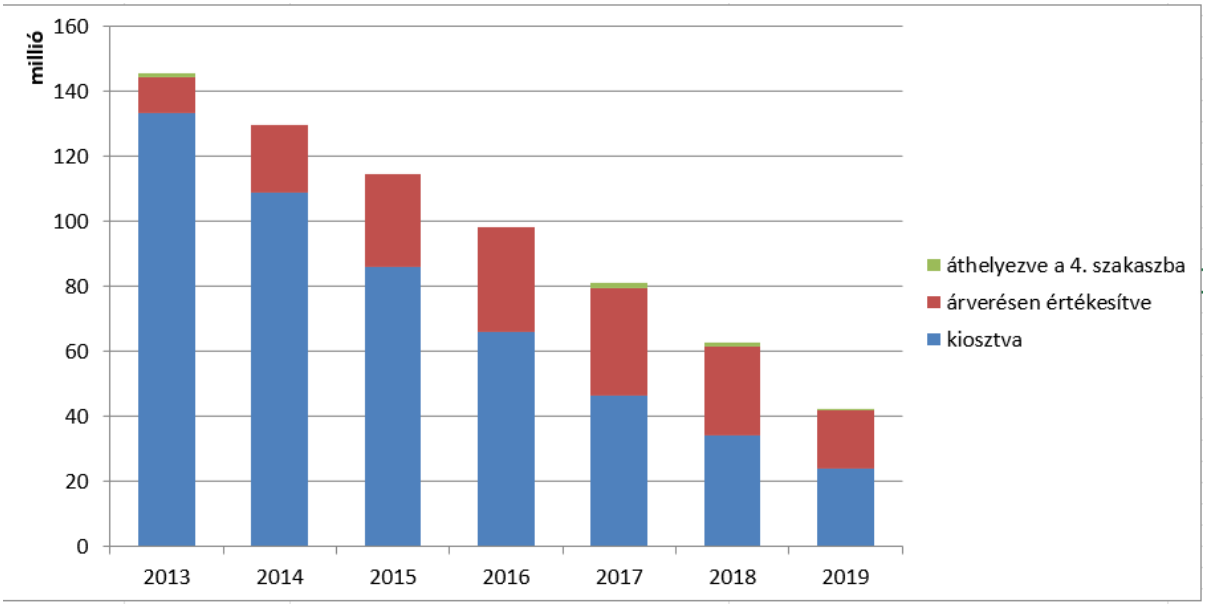
[43] A 10c. cikk szerinti kibocsátási egységek 4. ábrán látható száma a korábbi évekre késedelemmel kiadott kibocsátási egységeket is tartalmazhatja. A vonatkozó éves mennyiségeket az EUTL tünteti fel.

Forrás: Éghajlatpolitikai Főigazgatóság

Az e jelentést kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 6. függelékének 6.1. táblázata jelzi a 3. szakaszban a jogosult tagállamok által a villamosenergia-termelők számára ingyenesen kiosztott kibocsátási egységek számát. A 6. függelék 6.2. táblázata tartalmazza a 10c. cikk alapján kiosztandó kibocsátási egységek évenkénti maximális számát.

A 3. szakaszban ki nem osztott, 10c. cikk szerinti kibocsátási egységek árverésre bocsáthatók vagy – az EU ETS irányelvnek megfelelően – a 4. szakaszban kioszthatók versenytárgyalásos ajánlattételi eljárással kiválasztott, 10c. cikk szerinti beruházásoknak, vagy átadhatók a Modernizációs Alapnak. Az 5. ábra mutatja, hogy a 3. szakasz egyes éveinek 10c. cikk szerinti kibocsátási egységei milyen mértékben kerültek kiosztásra, árverezésre vagy áthelyezésre a 4. szakaszba.

5. ábra: A 10c. cikk szerinti maradék kibocsátási egységek elosztása (kiosztás, árverezés, áthelyezés a 4. szakaszba) [44]



Forrás: Éghajlatpolitikai Főigazgatóság

2013 és 2019 között összességében a 10c. cikk szerinti kibocsátási egységek mintegy 74 %-át osztották ki. A fennmaradó kibocsátási egységek többségét árverésre bocsátották, és csak kis mennyiség (mintegy 0,5 %) került át a 4. szakaszba. A 3. szakaszban a tagállamok által a 10c. cikk szerinti eltérés alapján árverés útján értékesített (vagy árverésre tervezett) ki nem osztott kibocsátási egységek számát a kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 6. függelékének 6.3. táblázata tartalmazza.

[44] Az 5. ábra az árverésre bocsátott mennyiségeket a 2021-es aukciós eseménynaptárral bezárólag tartalmazza. A 2013-ról a 4. szakaszba áthelyezett kibocsátási egységeket (912 630) eredetileg öt magyar létesítménynek tervezték kiosztani, amelyek 2014-ben nem voltak jogosultak a kiosztásra. 2019. szeptember 27-én Magyarország a felülvizsgált EU ETS irányelv 10c. cikkének (5) bekezdése és 10d. cikkének (4) bekezdése alapján azon szándékáról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a 2020-ig ki nem osztott, 10c. cikk szerinti 912 630 kibocsátási egység teljes egészét fel kívánja használni a 4. szakaszban a 10c. cikk szerinti eltérés végrehajtásához.

Az EU ETS irányelv 10c. cikke szerinti átmeneti ingyenes kiosztás a 4. szakaszban is rendelkezésre áll majd, ám az átláthatóságra vonatkozó szigorúbb rendelkezések és azon lehetőség mellett, hogy a jogosult tagállamok a 10c. cikk szerinti kiosztásukat részben vagy egészben a Modernizációs Alap keretében megvalósuló beruházások támogatására használják fel. Bulgária, Románia és Magyarország úgy döntött, hogy a 4. szakaszban továbbra is alkalmazza a 10c. cikket[45], és jelenleg végzi az e rendelkezés végrehajtására szolgáló nemzeti keretek kidolgozását. Ezeket a Bizottságnak az állami támogatási szabályok alapján kell engedélyeznie[46]. Más jogosult tagállamok[47] úgy döntöttek, hogy a 4. szakasz kibocsátási egységeit árverés útján értékesítik vagy áthelyezik a Modernizációs Alapba. A 4. szakasz kibocsátási egységeinek – a 10c. cikk szerinti eltérés keretében felhasználandó, a Modernizációs Alapba áthelyezett vagy árverésre bocsátott – számát az e jelentést kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 6. függelékének 6.4. táblázata tartalmazza.

3.1.5. A NER 300 program

A 3. szakaszban a NER 300 az innovatív, alacsony szén-dioxid-kibocsátást célzó energetikai demonstrációs projekteknek finanszírozást nyújtó, nagy léptékű program volt. A program a szén-dioxid környezetvédelmi szempontból biztonságos leválasztásának és tárolásának, valamint a megújuló energiaforrásokhoz kapcsolódó innovatív technológiáknak az Unión belüli, üzleti léptékű demonstrálására irányult. A NER 300 finanszírozása az új belépők részére fenntartott tartalékból (NER) értékesített 300 millió kibocsátási egységből származó bevételből történt. A forrásokat kétfordulós – 2012 decemberében és 2014 júliusában lezajlott – pályázati eljárás keretében kiválasztott projekteknek ítélték oda.

A NER 300 programból 20 tagállamban 2,1 milliárd EUR értékben ítéltek oda támogatásokat 38 megújuló energiához, illetve egy szén-dioxid-leválasztáshoz és -tároláshoz kapcsolódó projekt részére. 2021. június 30-ig nyolc projekt kezdte meg működését: a németországi Verbiostraw bioenergia-projekt, az ausztriai Windpark Handalm szárazföldi szélenergia-projekt, a Veja Mate és a Nordsee One németországi tengeri szélenergia-projektek, az olaszországi Puglia Active Network intelligens energiahálózati projekt, a franciaországi Vertimed és a portugál Windfloat úszó tengeri szélenergia-projekt, valamint a görögországi Minos koncentráltnapenergia-projekt. Az olaszországi BEST bioenergia-projekt és a svédországi Windpark Blaiken szárazföldi szélenergia-projekt befejezettnek tekinthető[48].

[45] A 10c. cikk (2) bekezdésével összhangban minden olyan tagállamnak, amely a 4. szakaszban élni kíván az energiaágazat modernizációját célzó opcionális átmeneti ingyenes kiosztás lehetőségével, 2019. június 30-ig közzé kellett tennie egy részletes nemzeti keretet és/vagy a támogatandó kisebb projektek listáját. Csak Bulgária, Magyarország és Románia tett így. A 10c. cikk (5) bekezdésével összhangban a tagállamok 2019. szeptember 30-ig dönthettek úgy, hogy a 3. szakaszban ki nem osztott ingyenes kiosztást az opcionális átmeneti ingyenes kiosztásra használják fel a 4. szakaszban, vagy árverés útján értékesítik (lásd a kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 6. függelékének 6.3. táblázatát).

[46] Iránymutatás az üvegházhatású gázok kibocsátási egységei 2021 utáni kereskedelmi rendszerének kontextusában hozott egyes állami támogatási intézkedésekhez (HL C 317., 2020.9.25., 5. o.).

[47] A 4. szakaszban Bulgária, Horvátország, Csehország, Észtország, Magyarország, Lettország, Litvánia, Lengyelország, Szlovákia és Románia jogosult a 10c. cikk szerinti eltérés alkalmazására.

[48] Az operatív projektek már megkezdték működésüket és megvalósításuk folyamatban van, a befejezett projektek pedig már abbahagyták működésüket.

A második pályázati eljárást követően kiválasztott további négy projekt esetében már folynak az előkészületek. Indulási időpontjukat azonban a Covid19-világjárvány miatt módosították[49]. Tekintettel a NER300 követelmények szerinti társfinanszírozás nehézségeire, valamint a kihívásokkal teli gazdasági és szakpolitikai helyzetre, 23 projekt nem tudott elegendő kiegészítő pénzügyi támogatást szerezni és azokat visszavonták, így összesen 1,5 milliárd EUR szabadult fel.

2017-ben A NER 300 programról szóló módosított határozat[50] lehetővé tette az első pályázati felhívás törölt projektjeiből felszabaduló pénzeszközök (708,7 millió EUR) újbóli befektetését az Európai Beruházási Bank által kezelt meglévő pénzügyi eszközökbe – az InnovFin energetikai demonstrációs projektekbe és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz hitelfinanszírozási eszközébe. E projektek és a kapcsolódó tervezések sikeresen bizonyítják, hogy a bevezetett támogatásötvözési mechanizmus hatékonyan működik. A NER 300 ki nem fizetett pénzeszközeinek teljes allokációja 2022 végére várható.

A pályázati felhívások második fordulójából fennmaradó el nem költött források átkerülnek az Innovációs Alapba. Eddig 746,6 millió EUR-t csoportosítottak át az Innovációs Alapba.

A kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 7. függeléke további információkat tartalmaz a NER 300-ról.

3.1.6. Innovációs Alap

Az EU ETS keretében működő Innovációs Alapba a 2020 és 2030 közötti időszakban legalább 20 milliárd EUR-t[51] tartalmaz a 450 millió kibocsátási egység árverés útján történő értékesítéséből. Így ez a világ egyik legnagyobb programja, amelynek célja az innovatív, alacsony szén-dioxid-kibocsátású technológiák és ipari megoldások kereskedelmi demonstrációjának finanszírozása Európa energiaigényes iparágainak dekarbonizálása, az innovatív megújuló energiaforrások, az energiatárolás, valamint a szén-dioxid-leválasztás és -tárolás érdekében.

A Bizottság az Európai Éghajlat-politikai, Környezetvédelmi és Infrastrukturális Végrehajtó Ügynökséggel együtt 2020-ban tette közzé az Innovációs Alap első pályázati felhívásait. A felhívások nagy érdeklődést váltottak ki a tiszta technológiákkal kapcsolatos innovatív projektjeikhez finanszírozást kereső különböző méretű vállalatok részéről számos ágazatban és az összes tagállamban, valamint Izlandon és Norvégiában. A nagy léptékű projektekre vonatkozó felhívás keretében[52] (a 311 pályázat közül) a legjobb 70 projekt kapott felkérést, hogy 2021. június 23-ig nyújtson be teljes körű pályázatot a második szakaszra. 66 teljes körű

[49] A Bizottság C(2021)1712 végrehajtási határozata a C(2012)9432 és a C(2014)4493 végrehajtási határozatnak a NER 300 finanszírozási program egyes projektjei, különösen a Covid19-világjárvány által érintett projektek tekintetében történő módosításáról.
[50] A Bizottság (EU) 2017/2172 határozata (2017. november 20.) a 2010/670/EU határozatnak a pályázati felhívások első fordulójából származó, ki nem fizetett bevételek felhasználása tekintetében történő módosításáról (HL L 306., 2017.11.22., 24. o.).
[51] Az összeg a szén-dioxid-ártól függ; az itt használt szén-dioxid-ár 40 EUR. Az európai zöld megállapodás végrehajtását célzó csomagban a Bizottság az Innovációs Alap volumenének jelentős növelését javasolja.
[52] Innovációs Alap: nagy léptékű projektekre vonatkozó felhívás.

pályázat érkezett be, amelyek mintegy 6 milliárd EUR támogatást igényeltek, szemben az e felhívás keretében rendelkezésre álló 1 milliárd EUR-s teljes finanszírozással. Az értékelés eredményei 2021 negyedik negyedévében válnak elérhetővé.

A kis léptékű projektekre vonatkozó felhívás[53] 2021. március 10-én zárult, 232 beadvány érkezett be. 32 kis léptékű projektet választottak ki finanszírozásra és kértek fel a támogatás előkészítési szakaszára 2021 júliusában, összesen 118 millió EUR értékben. A sikeres projektek 12 tagállamban, valamint Izlandon és Norvégiában találhatók, és mind az energia-, mind az ipari ágazatokban csökkenteni fogják az ÜHG-kibocsátást.

Az Innovációs Alap keretében 15 nagy léptékű projektet választottak ki projektfejlesztési támogatásra, összesen 4 millió EUR értékben.

3.1.7. Modernizációs Alap

A Modernizációs Alap az EU ETS kulcsfontosságú finanszírozási eszköze, amelyet a közép- és kelet-európai tagállamok dekarbonizációjának támogatására hoztak létre[54]. Hozzávetőlegesen 25 milliárd EUR-t tartalmaz[55] több mint 643 millió kibocsátási egység[56] árverés útján történő értékesítéséből a 4. szakaszban.

A Modernizációs Alap 2021 januárjában kezdte meg működését. Az első kétéves folyósítási ciklusban hat többéves programot hagytak jóvá Magyarországon, Lengyelországban és Csehországban, összesen 304 millió EUR értékben. A programok a megújuló energiára, az energiahatékonyságra, az intelligens energiahálózatokra, valamint az energiahálózat és az energiaközösségek fejlesztésére irányulnak.

A kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 7. függelékének 7.3. táblázata kedvezményezett tagállamonként mutatja a kibocsátási egységek teljes számát a 4. szakaszra vonatkozóan.

3.1.8. A közvetett szén-dioxid-kibocsátási költségek kompenzációja

A közvetlen kibocsátás fedezésére szolgáló ingyenes kiosztáson túlmenően a tagállamok állami támogatást nyújthatnak, hogy kompenzálják egyes villamosenergia-igényes iparágak közvetett szén-dioxid-kibocsátási költségeit, azaz a villamosenergia-árak abból eredő emelkedése miatti költségeket, hogy a villamosenergia-termelők a kibocsátási egységek megvásárlásának a költségeit továbbhárítják a fogyasztókra. A közvetett szén-dioxid-kibocsátási költségek kompenzációjának tagállamok közötti harmonizált alkalmazása és a belső piaci versenytorzulások minimalizálása érdekében a Bizottság elfogadta az EU ETS

[53] Innovációs Alap: kis léptékű projektekre vonatkozó felhívás.
[54] A kedvezményezett tagállamok Bulgária, Horvátország, Csehország, Észtország, Magyarország, Lettország, Litvánia, Lengyelország, Románia és Szlovákia.
[55] Az összeg a szén-dioxid-ártól függ; az itt használt szén-dioxid-ár 40 EUR. Az európai zöld megállapodás végrehajtását célzó csomagban a Bizottság a Modernizációs Alap volumenének az összkvóta további 2,5 %-kal való növelését javasolja.
[56] E mennyiség magában foglalja a tagállamok által az EU ETS irányelv 10. cikkének (2b) bekezdése és 10c. cikke szerinti kibocsátási egységekből a Modernizációs Alapba végzett áthelyezéseket. A Modernizációs Alap kezdeti mennyisége közel 276 millió kibocsátási egység (lásd a kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 7. függelékének 7.3. táblázatát).

állami támogatásokról szóló iránymutatást. Az iránymutatás első kiadása a 2013 és 2020 között felmerült közvetett költségekre vonatkozott[57]. Ezt követően a 2021 és 2030 közötti időszak lefedése érdekében felülvizsgálták[58].

E jelentés az iránymutatás első kiadása keretében részletezi a 2019-ben felmerült közvetett költségekre vonatkozó 2020. évi tagállami kiadásokat. A 2020-ban felmerült közvetett költségek kompenzációjára vonatkozó adatok még nem állnak rendelkezésre. A 2021-ben és azt követően – a felülvizsgált iránymutatás keretében – felmerülő közvetett költségek kompenzálásának megkezdése vagy folytatása mellett döntő tagállamok kötelesek programjaikat bejelenteni a Bizottságnak.

Egyre több tagállam kezdte meg a közvetett költségek kompenzálását. A Bizottság eddig 16 programot hagyott jóvá 15 tagállamban. 2020-ban Lengyelország és Románia először kezdte meg a közvetett költségek kompenzálását. A Bizottság 2020 novemberében új cseh programot[59], 2021 júliusában pedig új olasz programot[60] hagyott jóvá. Csehország és Olaszország egyaránt 2021-ben kezdi meg a közvetett költségek kompenzálását (a 2020-ban felmerült költségek után).

Az EU ETS irányelv előírja, hogy azon tagállamok, amelyekben közvetett költségek kompenzálására irányuló program működik, minden év vége előtt három hónappal könnyen hozzáférhető formában, kedvezményezett ágazat vagy alágazat szerinti bontásban közzéteszik a nyújtott kompenzáció teljes összegét. Az alábbi 4. táblázat táblázat mutatja a 2019-ben felmerült közvetett költségekre 2020-ban kifizetett kompenzációra vonatkozóan a tagállamok által közzétett adatok összefoglalását. Ezek a 2019. évi árverési bevételekkel kerültek összehasonlításra.

4. táblázat: A közvetett szén-dioxid-kibocsátási költségek után az uniós tagállamok és az Egyesült Királyság által kifizetett kompenzáció 2020-ban[61]

Tagállam	A 2019-ben felmerült közvetett költségekre 2020-ban kifizetett kompenzáció (millió EUR)	Kedvezményezettek (létesítmények) száma	Árverésből befolyt bevétel 2019-ben (a légi közlekedési kibocsátási egységek kivételével, millió EUR)	Az árverésből befolyt bevétel közvetett költségek kompenzálására fordított százalékos aránya

[57] Iránymutatás az üvegházhatású gázok kibocsátási egységei 2012 utáni kereskedelmi rendszerének kontextusában hozott egyes állami támogatási intézkedésekhez (HL C158., 2012.6.5., 4. o.).
[58] Iránymutatás az üvegházhatású gázok kibocsátási egységei 2021 utáni kereskedelmi rendszerének kontextusában hozott egyes állami támogatási intézkedésekhez (HL C 317., 2020.9.25., 5. o.).
[59] SA.58608.
[60] SA.60787.
[61] Románia esetében a Bizottság nem kapott teljes körű adatokat a közvetett költségek kompenzációjáról. Az Egyesült Királyságnál nem szerepel árverési bevétel, mivel az Egyesült Királyság nevében 2019-ben nem értékesítettek árverésen kibocsátási egységet, összhangban az EU ETS környezeti integritásának védelmét célzó, olyankor alkalmazandó védintézkedésekkel, amikor egy EU-ból kilépő tagállamra már nem vonatkozik az uniós jog.

DE	546	902	3 146,1	17,4 %
BE (FL)	89,4	108	353,5	30,9 %
BE (WL)	20	31		
NL	110,1	93	435,6	25,3 %
EL	42,2	48	503,3	8,3 %
LT	0,66	1	83,7	0,7 %
SK	4	10	244,4	4,1 %
FR	266,4	302	711,6	37,4 %
FI	74,6	61	217,4	34,3 %
ES	61	204	1 225,2	5,0 %
LU	10,6	4	16,8	63,0 %
PL	76,6 (PLN esetében 340,9)	25	2 545,9	3 %
RO	N.A.	44	747,9	N.A.
UK	57,25 (GBP esetében 50,9)	61	N.A.	N.A.

A 2019-ben felmerült közvetett költségek után 2020-ban 13 tagállam összesen legalább 1,358 millió EUR kompenzációt fizetett, ami több mint kétszerese a (2018-ban felmerült költségek után) 2019-ben kifizetett összegnek. Ez a komoly növekedés elsősorban a szén-dioxid-árak emelkedéséhez kapcsolódott. A programok többsége nem rendelkezik rögzített költségvetéssel, hanem a ténylegesen felmerült közvetett költségek alapján végez kompenzációt. Emellett az állami támogatásokról szóló iránymutatásban a kompenzáció kiszámítására szolgáló képlet előírja, hogy a tagállamok a kibocsátási egység átlagos t–1. évi határidős árát használják a folyósított kompenzáció kiszámításához. Ez azt jelenti, hogy a 2019-ben felmerült közvetett költségek utáni kompenzáció kiszámításához 2018-as határidős árakat használnak. 2018 és 2019 között a kompenzáció alapjául szolgáló szén-dioxid-ár mintegy 6 EUR-ról mintegy 16 EUR-ra emelkedett.

Az EU ETS irányelv egyik átláthatósági rendelkezése értelmében azon tagállamoknak, amelyek bármely évben az árverésből befolyt bevételük több mint 25 %-át költik közvetett költségek kompenzálására, jelentést kell közzétenniük, amelyben kifejtik, hogy milyen okból lépték túl ezt az összeget. 2020-ban legalább öt tagállam túllépte a 25 %-os határértéket, míg 2019-ben egyetlen tagállam sem. Emellett jelentősen nőtt az összes kompenzációnak az árverésből befolyt összes bevételhez viszonyított átlagos hányada: a 2019. évi 7,9 %-kal szemben 2020-ban 13,7 %-ra.

A szén-dioxid-árak emelkedésével mind az árverésből befolyt bevétel, mind a közvetett költségek kompenzációja nő; ezért a relatív hányadnak hasonlónak kell maradnia. 2019-ben azonban a magasabb szén-dioxid-árak nem eredményeztek magasabb árverésből befolyt bevételt, mivel ez volt az első év, amikor az MRS csökkentette az árverésre bocsátott kibocsátási egységek mennyiségét. 2019-ben mintegy 30 %-kal kevesebb kibocsátási egységet bocsátottak árverésre, mint 2018-ban. A 2019-ben és 2018-ban felmerült közvetett költségek (a 2020-ban, illetve 2019-ben kifizetett kompenzáció) összehasonlításakor fontos tehát figyelembe venni azt a tényt, hogy a jövőbeli szén-dioxid-árakat használják a

kompenzációs összegek meghatározásához. Mivel az átlagos t–1. évi ár az árverésből befolyt bevételnél jobban emelkedett, a kompenzációnak az árverésből befolyt bevételhez viszonyított relatív hányada is nőtt.

A tagállamok szerint az árverésből befolyt bevétel csökkenése a fő oka annak, hogy 2020-ban az árverésből befolyt bevétel nagyobb hányadát költötték közvetett szén-dioxid-kibocsátási költségek kompenzációjára. A (2018-ban, illetve 2019-ben felmerült költségek után) 2019-ben és 2020-ban is kompenzációt nyújtó 10 tagállam árverésből befolyt bevételeinek összehasonlítása azt mutatja, hogy a bevételek mintegy 4,2 %-kal estek vissza az MSR árverési volumenének csökkentése miatt. Egy másik ok az, hogy egyes tagállamokban viszonylag magas a villamosenergia-igényes iparágak aránya, és így viszonylag magas összegű a közvetett költségek kompenzálása. Mivel ezek az iparágak nem közvetlen szén-dioxid-kibocsátók, nem játszanak szerepet az árverésből befolyt bevételek tagállamok közötti felosztásában, amely a múltbeli kibocsátáson alapul. Végül, a hagyományosan viszonylag alacsony szén-dioxid-kibocsátású energiaszerkezettel rendelkező tagállamok hajlamosak az árverésből befolyt bevétel viszonylag magas hányadát fordítani a közvetett költségek kompenzációjára.

Ezért megállapítható, hogy a 2020-ban magasabb kompenzációs összegek a növekvő szén-dioxid-árakhoz kapcsolódnak. A kompenzációs hányad növekedésének ténye azzal magyarázható, hogy a kompenzáció meghatározása a határidős szén-dioxid-ár útján történt, az árverésből befolyt bevétel pedig az MSR árverési volumenének csökkentése miatt esett vissza.

3.1.9. Nemzetközi jóváírások

A 3. szakaszban az EU ETS résztvevői felhasználhatták a Kiotói Jegyzőkönyv tiszta fejlesztési mechanizmusa és az együttes végrehajtás nemzetközi jóváírásait az EU ETS keretében fennálló kötelezettségeik teljesítésére. E jóváírások a kibocsátáscsökkentési projektek eredményeként a légkörből eltávolított egy tonna CO_2-t megtestesítő pénzügyi eszközök. A résztvevők minőségi és mennyiségi előírások betartásával használhattak nemzetközi jóváírásokat a 2020. évi megfelelési ciklus végéig[62]. A jóváírásokat nem közvetlenül adták le, hanem EU ETS kibocsátási egységekre váltották be.

A 3. szakasz kezdetén a piaci elemzők úgy becsülték, hogy a 2. és 3. szakaszban (2008–2020) felhasznált nemzetközi jóváírási jogosultságok mennyisége körülbelül 1,6 milliárd lesz. 2021. május 1-jén[63] a felhasznált vagy beváltott nemzetközi jóváírások teljes száma mintegy 1,57 milliárd, vagyis a becsült maximum csaknem 98 %-a volt. A 3. szakasz során beváltott nemzetközi jóváírások teljes száma csak körülbelül 506 milliót tett ki.

[62] A tiszta fejlesztési mechanizmus és az együttes végrehajtás projektjei kiotói karbonkrediteket generálnak: igazolt kibocsátáscsökkentéseket, illetve kibocsátáscsökkentési egységeket.
[63] A nemzetközi jóváírások beváltására 2021. április végéig, azaz a 2020. évi megfelelési ciklus végéig volt lehetőség.

A nemzetközi jóváírások leadásának és beváltásának teljes áttekintését az e jelentést kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 8. függelékének 8.1., 8.2. és 8.3. táblázata tartalmazza.

Az EU ETS irányelvvel összhangban a 2021. évi megfelelési ciklustól kezdve a nemzetközi jóváírások már nem használhatók fel az EU ETS-nek való megfelelés céljára. Ez a rendszer környezeti integritásának megóvásával a kibocsátások belföldi csökkentését, valamint a költséghatékonyság megőrzésével a túlkínálat visszafogását biztosítja.

3.2. Kereslet: a forgalomból kivont kibocsátási egységek

3.2.1. Kibocsátáscsökkentések

A 3. szakasz 2013-as kezdete óta az EU ETS hatálya alá tartozó helyhez kötött létesítmények (erőművek és gyártóüzemek) kibocsátása közel 29 %-kal csökkent, ami összességében mintegy 43 %-os csökkenést jelent a rendszer 2005-ös létrehozása óta.

2020-ban a helyhez kötött létesítmények hitelesített kibocsátása 1 355 millió tonna CO_2-egyenérték volt, ami 2019-hez képest 11,4 %-os csökkenés az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzékben rögzített információk alapján. Az 5. táblázat szerint a kibocsátások csökkenését főként a villamosenergia- és hőtermelés okozta, ahol a kibocsátás 2019-hez képest több mint 15 %-kal esett vissza, ami a Covid19-világjárvány miatt csökkent villamosenergia-fogyasztást és a korábban megfigyelt dekarbonizációs tendenciákat egyaránt tükrözi. Közéjük tartozik a szénről a gázüzemű villamosenergia-termelésre való átállás, valamint a fosszilis tüzelőanyagok megújuló energiaforrásokkal való felváltása. Az ipari létesítmények kibocsátása 7 %-kal csökkent, ami a 3. szakasz kezdete óta a legnagyobb mértékű csökkenés volt, az EU-27 GDP-je pedig 6 %-kal esett vissza a pandémia miatt.

5. táblázat: Helyhez kötött létesítményekből származó hitelesített kibocsátás (millió tonna CO_2-egyenérték)[64]

Év	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Hitelesített teljes kibocsátás	1 904	1 867	1 908	1 814	1 803	1 751	1 755	1 683	1 530	1 355
Változás az x–1. évhez képest		–2,0 %	2,2 %	–4,9 %	–0,6 %	–2,9 %	0,2 %	–4,1 %	–9,1 %	–11,4 %
Villamosenergia- és hőtermelésből származó hitelesített kibocsátás	1 261	1 254	1 191	1 100	1 091	1 046	1 036	964	822	696
Változás az x–1. évhez képest		–0,5 %	–5,0 %	–7,7 %	–0,8 %	–4,1 %	–1,0 %	–7,0 %	–14,7 %	–15,3 %
Ipari létesítmények hitelesített kibocsátása	643	613	717	714	712	704	719	719	708	659
Változás az x–1. évhez képest		–4,7 %	17,0 %	–0,4 %	–0,3 %	–1,1 %	2,0 %	0,1 %	–1,6 %	–7,0 %
Reál GDP növekedési ráta EU-27 + Egyesült Királyság	1,8 %	–0,4 %	0,3 %	1,8 %	2,3 %	2,0 %	2,6 %	2,0 %	1,6 %	–6 %[65]

Forrás: EUTL, a GDP-adatok az Eurostattól származnak (táblázatkód: tec00115, letöltve: 2021. július). A légi közlekedés hitelesített kibocsátását a 4. fejezet tünteti fel külön

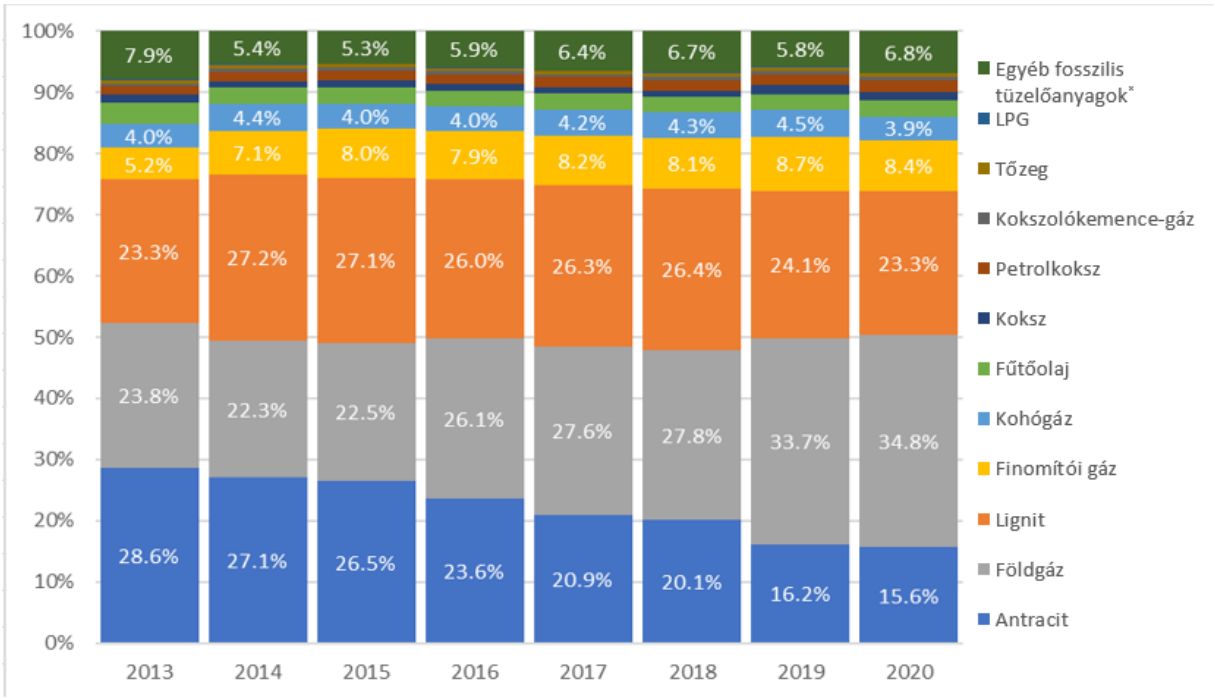
[64] Az EU-27 + az Egyesült Királyság + Izland, Liechtenstein és Norvégia számadatai. A 7. táblázatban a villamosenergia- és hőtermelésre, illetve az iparra vonatkozó besorolás a nemzeti végrehajtási intézkedéseknek az EU ETS irányelv 11. cikke értelmében történő, a tagállamok általi 2020. évi benyújtása szerinti NACE-nómenklatúrán alapul.

[65] E százalékos arány csak az EU-27 GDP növekedési rátáját tükrözi, mivel az EU-27 + az Egyesült Királyság 2020-as adatai nem állnak rendelkezésre. 2019-ig a többi növekedési ráta az EU-27 + az Egyesült Királyság helyzetét tükrözi.

2020-ban az alacsonyabb kibocsátás – a Covid19-világjárvány hatását is tükrözve – csökkentette a kibocsátási egységek iránti keresletet, ez kihatott a kibocsátási egységek általános többletére az uniós szén-dioxid-piacon, ami 2019-hez képest enyhe növekedést eredményezett (lásd a 3.2.2. fejezetet).

A 6. ábra szerint a 3. szakasz során a legfontosabb energiaforrás az antracit, a lignit (és a szubbitumenes szén) és a földgáz volt. E három csoport a fosszilis tüzelőanyagokból származó kibocsátás mintegy 75 %-át teszi ki minden évben, ám az antracit részaránya egyértelműen csökken, a földgázé pedig emelkedik. Ez 2019-ben és 2020-ban markánsabb volt: e két év során az antracitból származó kibocsátás a teljes kibocsátás mindössze 16 %-át adta (a 2013. évi 29 %-hoz képest csökkent), 2020-ban 35 %-ot tett ki a földgázból származó kibocsátás (a 2013. évi 24 %-hoz képest nőtt), a lignitből származó kibocsátás pedig kissé csökkent, a 2014. évi 27 %-os csúcsról a 2020. évi 23 %-ra. A korábbi évekhez hasonlóan a 3. szakasz utolsó évében a többi jelentős energiaforrás közé tartozott főként a finomítói gáz (és más folyamatgázok) és egyéb fosszilis tüzelőanyag-típusok, amelyek az égetésből származó teljes bejelentett kibocsátás 8,4 %-át, illetve 6,8 %-át tették ki.

6. ábra: Kibocsátási arány tüzelőanyag-típusonként (összes tüzelőanyag-kibocsátás %-a az EU ETS-ben, nincs címke, ha a tüzelőanyag soha nem haladja meg az összes 3 %-át), [*] nem tartoznak a többi meghatározott tüzelőanyag hatálya alá[66]



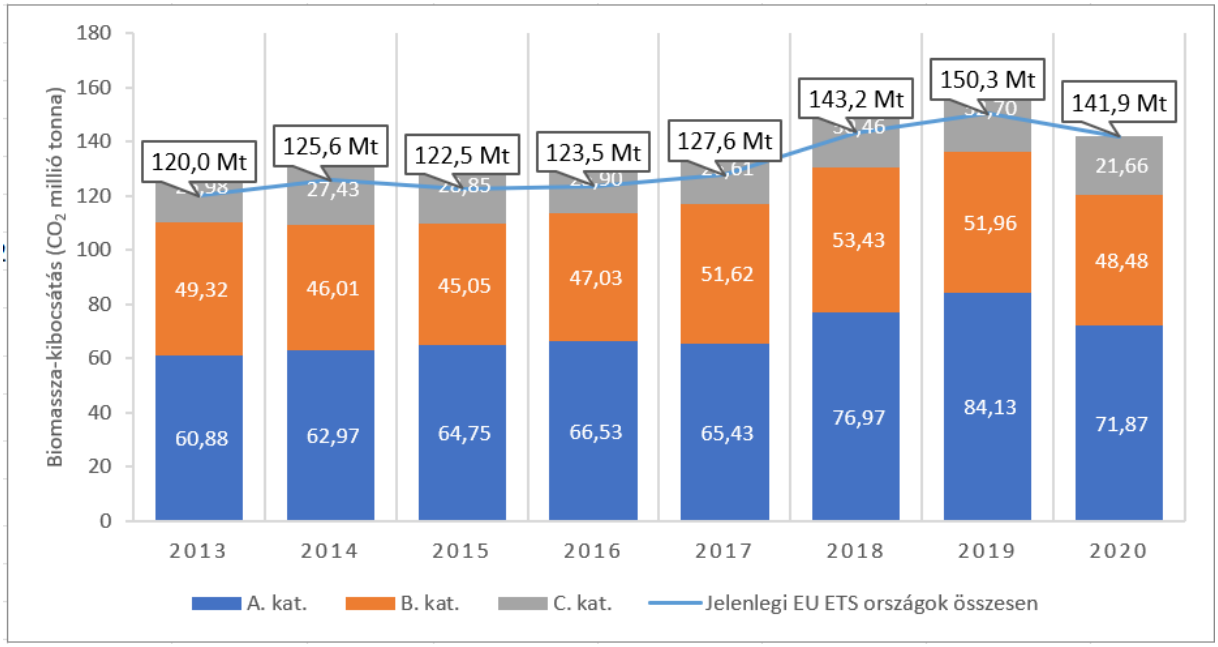
A tagállamok által 2021-ben benyújtott, 21. cikk szerinti jelentések alapján[67] a biomasszából származó kibocsátás a 2019. évi 150 millió tonnáról 2020-ban 142 millió tonnára csökkent,

[66] Az Egyesült Királyság adatai 2019-ig szerepelnek. 2020-ban csak Észak-Írország szerepel. 2021-ben az Egyesült Királyság nem nyújtott be 21. cikk szerinti jelentést.
[67] 2021-ben az Egyesült Királyság nem nyújtott be 21. cikk szerinti jelentést.

ami hasonló a 2018-as szinthez. A 9 623 létesítményből 2 163 (az EU ETS hatálya alá tartozó összes adatszolgáltató létesítmény 22,5 %-a) számolt be biomassza felhasználásáról. A biomasszából származó kibocsátás 2020-ban mintegy tízszer alacsonyabb, mint az EU ETS ágazatok fosszilistüzelőanyag-kibocsátása. A nem nulla besorolású biomasszából származó kibocsátás továbbra is minimális, mintegy 0,9 millió tonna CO_2-egyenérték, és az EU ETS összes kibocsátásának kevesebb mint 0,1 %-át teszi ki.

2022. január 1-jétől az (EU) 2018/2001 irányelv (megújulóenergia-irányelv)[68] szerinti új fenntarthatósági és ÜHG-kibocsátásmegtakarítási kritériumok alkalmazandók az EU ETS-ben a nulla besorolású biomassza-kibocsátásokra. Ez megerősíti a bioüzemanyagok és a folyékony bio-energiahordozók aktuális EU ETS kritériumait, és új kritériumokat vezet be a szilárd és a gáznemű biomasszára. A 7. ábra megkülönbözteti az A., B. és C. kategóriájú létesítményeket[69] és jelzi 3. szakaszban jelentett biomasszából származó kibocsátásokat. Nem foglalja magában az elnyelési szakaszt és a kibocsátások nettó értékét.

7. ábra: Nulla besorolású biomasszából származó kibocsátás az EU ETS 3. szakaszában (2013–2020)
(millió tonna CO_2-egyenérték)[70]



[68] 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.).
[69] A C. kategóriájú létesítmények 500 000 tonna CO_2-egyenérték feletti, a B. kategóriájú létesítmények 500 000 és 50 000 tonna CO_2-egyenérték közötti, az A. kategóriájú létesítmények pedig 50 000 tonna CO_2-egyenérték alatti éves kibocsátásúak. Az alacsony kibocsátású létesítmények az A. kategóriájú létesítmények 25 000 tonna CO_2-egyenérték alatti éves kibocsátású alcsoportját képezik.
[70] A táblázat 2019-ig bezárólag tartalmazza az Egyesült Királyság adatait. A vonal mutatja az EU ETS jelenlegi hatálya alá tartozó teljes biomassza-kibocsátást, az oszlopok pedig magukban foglalják az Egyesült Királyságot. A címkéken látható végösszegek az EU ETS jelenlegi, Egyesült Királyság nélküli hatályára vonatkoznak.

A 3. szakasz során a helyhez kötött létesítményekből származó, CO_2-tól eltérő hitelesített kibocsátás ÜHG-típus (N_2O és PFC-k) szerinti bontását a kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 9. függelékének 9.1. táblázata tartalmazza.

2020-ban 92 812 kibocsátási egységet töröltek önkéntes alapon. A 3. szakaszban összesen 498 435 kibocsátási egység önkéntes törlését vették nyilvántartásba 2021. június végéig. A 3. szakaszban a törlések többségét a Németország, Svédország, Norvégia, Hollandia és az Egyesült Királyság jegyzékeiben szereplő számlatulajdonosok engedélyezték.

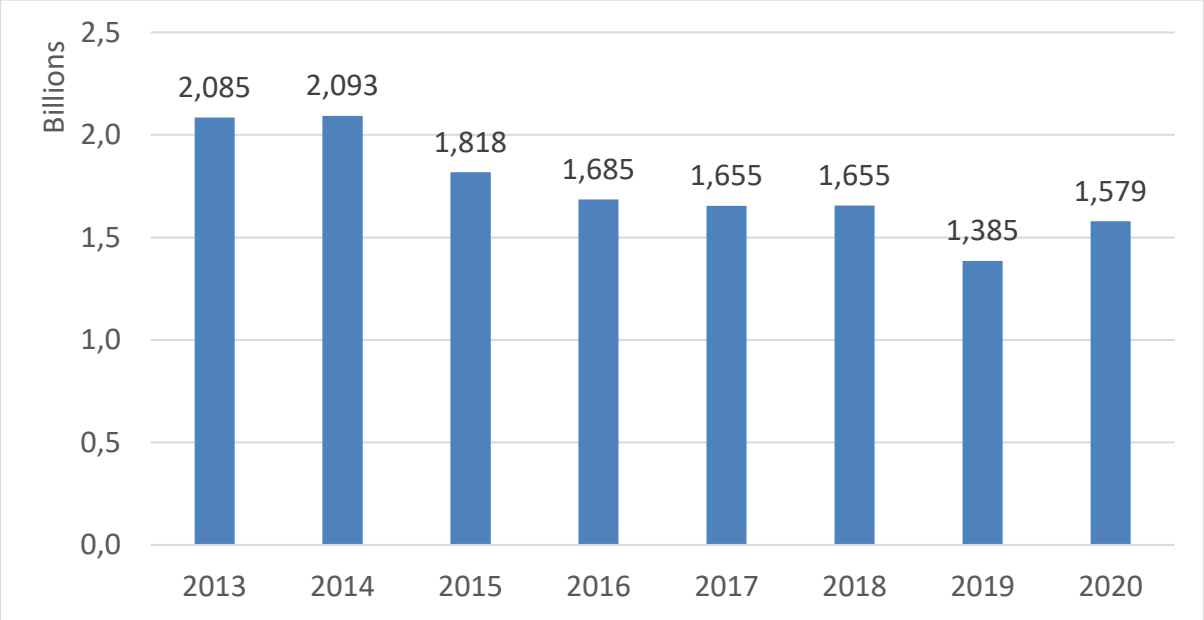
3.2.2. A kereslet és a kínálat egyensúlyba hozása

A 3. szakasz kezdetén az EU ETS-re a kibocsátási egységek kereslete és kínálata közötti komoly strukturális egyensúlyhiány volt jellemző, ami 2,1 milliárd kibocsátási egységet tett ki. Ezen egyensúlyhiány kezelése érdekében a Bizottság 2014-ben – rövid távú intézkedésként – 900 millió kibocsátási egység árverését halasztotta el 2014-ről, 2015-ről és 2016-ról 2019–2020-ra, hosszú távú megoldásként pedig 2015-ben létrehozta a piaci stabilizációs tartalékot-t[71]. A szén-dioxid-piac egyensúlyban tartása érdekében az MSR a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes számának (TNAC) előre meghatározott küszöbértékei alapján kiigazítja az árverésre bocsátott mennyiségeket.

2018-ról 2019-re – amikor az MSR megkezdte működését – a többlet jelentősen, 1,65 milliárdról 1,385 milliárd kibocsátási egységre csökkent. Az alacsonyabb kereslet miatt 2020-ban a többlet 1,579 milliárd kibocsátási egységre emelkedett. A 2020. évi további többlet várhatóan a következő két–négy év során kerül felhasználásra. A 8. ábra az európai szén-dioxid-piac többletének alakulását mutatja 2020 végéig.

[71] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/1814 határozata (2015. október 6.) az üvegházhatású gázok uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről, valamint a 2003/87/EK irányelv módosításáról (HL L 264., 2015.10.9., 1. o.).

8. ábra: A kibocsátási egységek többlete az EU ETS 3. szakaszában (2013–20)



Forrás: Éghajlatpolitikai Főigazgatóság

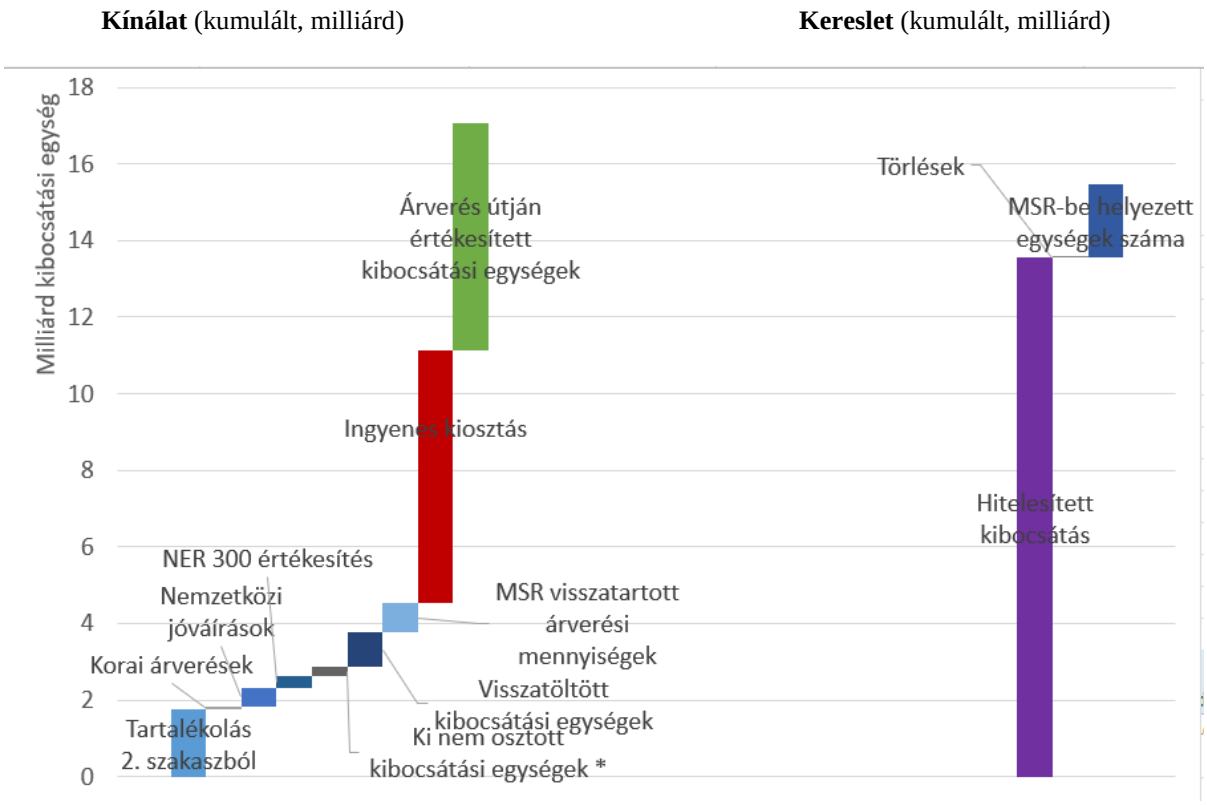
Az EU ETS 2018-as felülvizsgálata során[72] jelentős változtatásokat végeztek az MSR működésében, amint azt az e jelentést kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 10. függelékének 10.1. ábrája is mutatja.

E jelentés összevonja az EU ETS irányelvből és annak végrehajtási rendelkezéseiből eredő beszámolási kötelezettségek ütemezése szerint közzétett keresleti és a kínálati adatokat. A 9. ábra mutatja a kumulált kínálat és a kereslet 2020. évi alakulását. A vonatkozó adatokat a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes számának az MSR működése célját szolgáló bizottsági közleményben is közzétették[73].

[72] 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.).

[73] C(2021) 3266 final.

9. ábra: A kumulált kínálat és kereslet alakulása az EU ETS-ben 2020 végén



Forrás: Éghajlatpolitikai Főigazgatóság (*A 2003/87/EK irányelv 10a. cikkének (7) bekezdése szerint a létesítményeknek ki nem osztott kibocsátási egységek és az említett irányelv 10a. cikke (19) és (20) bekezdésének alkalmazása miatt a létesítményeknek ki nem osztott kibocsátási egységek végleges száma e jelentés véglegesítésekor még nem állt rendelkezésre.)

A Bizottság – előkészítve az MSR 2019-es működésbe lépését – 2017. május közepétől kezdődően rendszeresen közzétette az előző évben forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes számát[74]. 2021 májusában ötödször került közzétételre a TNAC, amely 1 578 772 426 kibocsátási egységnek felelt meg[75]. A közlemény eredményeként ismét kibocsátási egységeket helyeznek majd a piaci stabilizációs tartalékba, ez pedig 2021-ben és 2022-ben csökkenti az árverési mennyiséget.

Az EU ETS 2020. és 2021. évi működése, a TNAC és a felülvizsgált jogszabályok alapján a 2021. évi árverési mennyiségek közel 40 %-kal, csaknem 320 millió kibocsátási egységgel csökkentek. A 2022. évi árverési mennyiségek hasonló módon fognak csökkenni. A kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 10. függelékének 10.1. táblázata ad információt a piaci stabilizációs tartalékhoz a 2019. évi indulás és a 2021 vége közötti időszakban végzett tagállami hozzájárulásokról.

[74] C(2017) 3228 final.
[75] C(2021) 3266 final.

Az EU ETS megerősítésére irányuló tágabb kezdeményezés részeként[76] a Bizottság 2021-ben elvégezte az MSR első felülvizsgálatát[77]. Eszerint az MSR még a Covid19-világjárvány idején is teljesítette a kibocsátási egységek többletének csökkentésére és az uniós szén-dioxid-piac stabilizálására irányuló célját.

Az MSR 2019-ben megkezdte a múltbeli egyensúlyhiányok kezelését, ami közel 1 milliárd kibocsátási egység felvételét eredményezte. Ez az árverési mennyiségekből 2019-ben visszavont 264 millió, 2019–2020 során visszavont 397 millió és a 2020–2021 során visszavonandó több mint 300 millió kibocsátási egység kiigazítását foglalja magában, ami minden egyes esetben az előző évi többlet 24 %-ának felel meg. A kibocsátásnak a Covid19-válság miatt 2020-ban bekövetkezett csökkenése 379 millió kibocsátási egységnek megfelelő magasabb felvételt jelent majd a piaci stabilizációs tartalékban 2021–2022 során.

Az elkövetkező években a piaci stabilizációs tartalékba való felvételek várhatóan tovább csökkentik majd az árverési kínálatot, mivel a többlet a felső küszöbérték felett marad, a keresletet pedig a Covid19-világjárvány utóhatásai befolyásolják. Az MSR így továbbra is az uniós szén-dioxid-piacon a 2. és 3. szakaszban felhalmozódott múltbeli egyensúlyhiányt fogja kezelni, miközben reagál a világjárvány okozta keresleti sokkhatásra is.

4. LÉGI KÖZLEKEDÉS

A légi közlekedési ágazat 2012 óta képezi az EU ETS részét. Az eredeti jogszabály az EGT-be érkező és onnan induló valamennyi légi járatra vonatkozott. Az EU azonban az ETS kötelezettségeket ideiglenesen a bármilyen honosságú légitársaságok EGT területén belüli járataira korlátozta, hogy támogassa a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet (ICAO) a légi közlekedésből származó kibocsátások csökkentését célzó piaci alapú globális intézkedés kidolgozásában.

Az ICAO Közgyűlése 2016 októberében elfogadta a 2021-ben induló CORSIA-ra vonatkozó állásfoglalást. A CORSIA kibocsátáskompenzációs programként szolgál, amelynek célja a nemzetközi légi közlekedésből származó nettó kibocsátások rögzített szinteken való stabilizálása nemzetközi jóváírások beszerzése és törlése révén. Ezen elfogadásra tekintettel 2017-ben úgy módosították az EU ETS irányelvet, hogy 2023 végéig meghosszabbítsák az EU ETS-nek az EGT-n belüli légi közlekedésre vonatkozó hatályát.

Az EU és Svájc közötti, a saját szén-dioxid-piacaik összekapcsolásáról szóló megállapodás (lásd a 7. fejezetet) eredményeként 2020. január 1-jétől az EU ETS légi közlekedésre vonatkozó hatályát kiterjesztik az EGT-ből Svájcba induló valamennyi légi járatra. Svájc

[76] Javaslat az Európai Parlament és a Tanács irányelve 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) és Javaslat az Európai Parlament és a Tanács határozata 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).

[77] A hatásvizsgálat az SWD(2021) 601 final 7. mellékletében található.

viszont az EGT-repülőterekre induló összes légi járatra alkalmazza a saját kibocsátáskereskedelmi rendszerét. Ez mindkét repülési irányban egyenlő versenyfeltételeket biztosít.

Az EU és az Egyesült Királyság között 2020 decemberében aláírt és 2021. január 1-jétől hatályos kereskedelmi és együttműködési megállapodás alapján az EU ETS továbbra is alkalmazandó az EGT-ből az Egyesült Királyságba tartó légi járatokra, az Egyesült Királyság új kibocsátáskereskedelmi rendszere pedig az Egyesült Királyságból az EGT-be induló légi járatokra érvényes.

2020-ban az EU ETS-nek az EGT-n belüli légi közlekedésre vonatkozó, Svájcra is kiterjesztett hatályával összhangban adtak ki kibocsátási egységeket. Az ingyenes kiosztás valamivel meghaladta a 32,5 millió kibocsátási egységet. Ez a szám az ingyenes kiosztásból (valamivel több mint 31,7 millió kibocsátási egység), valamint az új belépők és gyorsan növekvő üzemeltetők számára létrehozott különleges tartalékból ingyenesen kiosztott közel 0,8 millió kibocsátási egységből tevődik össze. Emellett az EGT nemzeti tisztviselői által kezelt légijármű-üzemeltetők mintegy 0,5 millió svájci légi közlekedési kibocsátási egységet kaptak ingyenesen a svájci ETS keretében.

2020-ban körülbelül 9,2 millió légi közlekedési kibocsátási egységet bocsátottak árverésre.

Az EU ETS 3. szakaszában (2013–2020) évről évre növekedést mutatott a légi közlekedés kibocsátása 2020-ig, amikor e tendenciát megfordította a Covid19-világjárvány. 2013 és 2019 között az EU ETS hatálya alá tartozó légi járatokból származó kibocsátás 27,5 %-kal nőtt. 2020-ban az EGT-államok által kezelt légijármű-üzemeltetők hitelesített kibocsátása 2019-hez képest hirtelen 63 %-kal csökkent a világjárvány és a kapcsolódó utazási korlátozások miatt, ami az EU ETS esetében 24,9 millió tonna, a svájci ETS esetében pedig 0,3 millió tonna szén-dioxidot jelentett (6. táblázat alább, 25,2 millió tonna CO_2). Ez azt jelentette, hogy a légi közlekedés kibocsátása 2019-ben volt eddig a legnagyobb. A 6. táblázat a légi közlekedési ágazat hitelesített kibocsátását, ingyenes kiosztását és árverési mennyiségeit foglalja össze a 3. szakasz kezdetétől fogva**.**

6. táblázat: Légi közlekedési ágazat: hitelesített kibocsátás, ingyenes kiosztás és árverési mennyiségek, 2013–2021
(millió)

Év	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**
Hitelesített kibocsátás (millió tonna CO_2 - egyenérték)	84	53,5	54,8	57,1	61,5	64,4	67,5	68,2	25,2[78]	

[78] Beleértve a svájci ETS szerinti 0,3 millió tonnát.

Hitelesített kibocsátás változása x–1. évhez képest		–[79]	2,5 %	4,1 %	7,7 %	4,8 %	4,8 %	1 %	–63 %	
Ingyenes kiosztás (EU-27 + az Egyesült Királyság + Izland, Liechtenstein és Norvégia + Svájc 2020-ra és 2021-re)[80]	173,8	32,4	32,4	32,1	32,0	33,1	31,3	31,3[81]	32,5[82]	17,3[83]
Ingyenes kiosztás az új belépők és a gyorsan növekvő üzemeltetők számára létrehozott különleges tartalékból	0	0	0	0	0	1,1	1,1	1,0	0,8	0,3
Az árverésre bocsátott kibocsátási egységek mennyisége	2,5	0	9,3	16,4	6,0	4,7	5,6	5,5	9,2	1,3[84]

Források: EUTL, Éghajlatpolitikai Főigazgatóság

A 2013–2015 közötti időszakban árverésre bocsátott légi közlekedési kibocsátási egységek mennyisége tükrözi a társjogalkotók 2014. évi döntését „az óra megállításáról”[85] és az éghajlattal kapcsolatos kötelezettségeknek csupán az EGT-n belüli légi járatokra való korlátozásáról. A légi közlekedési ágazat esetében a megfelelést 2013-ra halasztották[86]. A légi közlekedés 2013-ból és 2014-ből származó kibocsátását illetően 2015. január és április között került sor a megfelelésre.

A légi közlekedési ágazat EU ETS-be való felvétele jelentős hatást gyakorolt a rendszer egészének környezeti teljesítményére a 3. szakaszban. 2020-ig a légijármű-üzemeltetők 308 millió légi közlekedési kibocsátási egységet és 139 millió általános célú kibocsátási egységet adtak le. Ez utóbbi számadat azt mutatja, hogy a légi közlekedési ágazatnak nagy

[79] Az EU ETS eltérő hatálya miatt a változás nem hasonlítható össze az előző évvel.

[80] E számok nem veszik figyelembe a légijármű-üzemeltetők összes bezárását, továbbá a különleges tartalékból az új belépőknek és a gyorsan növekvő üzemeltetőknek juttatott ingyenes kibocsátási egységeket, sem a hatály változása miatti 2012. évi hozamokat.

[81] Figyelembe véve a légijármű-üzemeltetők bezárásai miatt visszatartott számokat, a 2019-re vonatkozó valódi kiosztás 4 millióval maradna el a bemutatott számadattól (lásd a C/2020/8643 közlemény 8. lábjegyzetét,HL C 428., 2020.12.11., 1. o.). Az Egyesült Királyság számára történő kiosztás (4,31 millió kibocsátási egység 2019-re) – amelyet 2019-ben felfüggesztettek az EU ETS környezeti integritásának védelmét célzó, a Bizottság által elfogadott, olyankor alkalmazandó védintézkedések miatt, amikor egy EU-ból kilépő tagállamra már nem vonatkozik az uniós jog – 2020-ban folytatódott.

[82] Ez a szám a kilépésről rendelkező megállapodással összhangban figyelembe veszi az EGT-ből Svájcba, valamint az EGT és az Egyesült Királyság között induló légi járatokat.

[83] Ez a szám még nem veszi figyelembe az EGT-ből az Egyesült Királyságba induló légi járatokat, amelyek az EU ETS részét képezik az EU és az Egyesült Királyság közötti kereskedelmi és együttműködési megállapodásnak megfelelően.

[84] 2021. június végéig.

[85] Az Európai Parlament és a Tanács 377/2013/EU határozata (2013. április 24.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelvtől való ideiglenes eltérésről (HL L 113., 2013.4.25., 1. o.).

[86] Az Európai Parlament és a Tanács 421/2014/EU rendelete (2014. április 16.) (HL L 129., 2014.4.30., 1. o.).

mennyiségű kibocsátási egységet kellett vásárolnia helyhez kötött létesítményektől, hozzájárulva ezzel az EU ETS általános szigorához és törekvéséhez.

A Covid19 jelentős hatást gyakorolt a nemzetközi légi közlekedésre, és következményekkel járt a CORSIA-ra nézve is. 2020-ban a légi közlekedés globális kibocsátása a 2019-es szint 54 %-a alá esett vissza[87]. E hatás fényében a légi közlekedési ágazat az ICAO számos részt vevő országának támogatásával sikeresen kérte a CORSIA alapértékének kiigazítását az eredeti 2019–20-as átlagos kibocsátásról a kísérleti szakasz 2019-es kibocsátására (2021–23). Mivel a légi közlekedési ágazat várhatóan nem áll talpra 2023 előtt[88] (visszatérés a 2019-es forgalom szintjére), a CORSIA kísérleti szakaszában a légitársaságokat valószínűleg semmilyen vagy csak kevés kompenzációs kötelezettség terhelné.

Az EU ETS irányelv előírja, hogy a Bizottság tegyen jelentést az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a CORSIA általános törekvéséről és környezeti integritásáról. Az irányelv 3d. cikke további előírása szerint a Bizottság tanulmányt készít arról, hogy „a légi közlekedési ágazat képes-e a szén-dioxid-kibocsátási költségeket a fogyasztókra áthárítani […] azzal a céllal, hogy […] javaslatot nyújtson be az árverés útján értékesíthető egységek arányának növelésére”.

Az európai zöld megállapodás végrehajtását célzó, 2021. július 14-én közzétett szélesebb körű csomag részeként, valamint a 2017-ben módosított EU ETS irányelv[89] alapján a Bizottság javaslatot tett a légi közlekedésre vonatkozó EU ETS módosítására[90]. A javaslatot kísérő hatásvizsgálatban[91] szerepel egy jelentés a CORSIA értékeléséről és a költségek áthárításának tanulmányozásáról. Célja, hogy a CORSIA az EU 2030-as éghajlat-politikai célkitűzésével összhangban kerüljön be az uniós jogba.

5. PIACFELÜGYELET

Az EU ETS 3. szakaszában (2013–20) erős jogi keret került bevezetésre az uniós szén-dioxid-piac felügyeletéhez. A kibocsátási egységek származtatott ügyleteit az EU ETS kezdete óta pénzügyi eszközként sorolták be. 2018. január óta azonban az azonnali[92] kibocsátási egységeket is a pénzügyi eszközök közé sorolják a pénzügyi eszközök piacairól szóló irányelv[93] (MiFID) értelmében. A kibocsátási egységek osztályozását számos másodlagos jogi aktus, köztük az árverési rendelet[94] is tükrözi az elsődleges piac (árverések)

[87] ICAO, C-WP/15209, 2021. május.
[88] Eurocontrol, A Covid19 hatása az európai légiforgalmi hálózatra, 2021. szeptember.
[89] 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.).
[90] Javaslat az Európai Parlament és a Tanács irányelve a 2003/87/EK irányelvnek a légi közlekedésnek az uniós gazdaság egészére vonatkozó kibocsátáscsökkentési célhoz való hozzájárulása tekintetében történő módosításáról és egy piaci alapú globális intézkedés megfelelő végrehajtásáról, COM(2021) 552 final.
[91] A hatásvizsgálatot az SWD(2021) 603 final tartalmazza.
[92] Olyan szerződések, amelyek alapján a kibocsátási egységek (csaknem) azonnal leszállításra kerülnek.
[93] Az Európai Parlament és a Tanács 2014/65/EU irányelve (2014. május 15.) a pénzügyi eszközök piacairól, valamint a 2002/92/EK irányelv és a 2011/61/EU irányelv módosításáról (HL L 173., 2014.6.12., 349. o.).
[94] A Bizottság 1031/2010/EU rendelete (2010. november 12.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv

felügyelete céljából. Ezért a kibocsátási egységek kereskedelmére ténylegesen ugyanaz a rendszer vonatkozik, mint az uniós pénzügyi piacokra.

A kibocsátási egységek kereskedelmére vonatkozó fő pénzügyi piaci szabályok a következők:

- **A pénzügyi eszközök piacairól szóló irányelv és rendelet (MIFID II/MIFIR),** amely meghatározza a kereskedési helyszínekre és a pénzügyi közvetítőkre (befektetési vállalkozások) vonatkozó engedélyezési követelményeket, a piaci visszaélések elkerülése érdekében fontos jelentéstételi és átláthatósági követelményeket, valamint az illetékes nemzeti hatóságok közötti felügyeletre és együttműködésre vonatkozó szabályokat.
- **A piaci visszaélésekről szóló rendelet**[95], amely az EU szabálykönyveként tiltja a piaci visszaélések különböző fajtáit, például a bennfentes kereskedelmet vagy a hamis információk vagy híresztelések útján történő piacbefolyásolást. A piaci visszaélésekről szóló rendelet minden piaci szereplőre vonatkozik, függetlenül attól, hogy a visszaélésre az Unión belül vagy kívül kerül sor.
- **A pénzmosási irányelv**[96], amely fontos biztosítékokat határoz meg a pénzmosás és a terrorizmus finanszírozása ellen.

A piacot 27 tagállam pénzügyi hatóságai felügyelik[97] az európai szabályozó szerv, az Európai Értékpapírpiaci Hatóság (ESMA) koordinációja mellett. A pénzügyi piaci szabályoknak megfelelően a kereskedési helyszínekre és befektetési vállalkozásokra szigorú jelentéstételi és átláthatósági követelmények vonatkoznak. Ez teszi lehetővé a tagállamok illetékes hatóságai számára, hogy nyomon kövessék a piaci szereplők kereskedési magatartását. Emellett a piaci visszaélésekről szóló rendelet arra kötelezi a piaci szereplőket, hogy haladéktalanul jelentsék a gyanús megbízásokat és ügyleteket. A nemzeti hatóságok jogosultak korrekciós intézkedéseket vagy szankciókat alkalmazni, ha úgy döntenek, hogy bizonyos magatartások piaci visszaélést okoznak.

A pénzügyi piaci szabályok az uniós szén-dioxid-piac integritásának és átláthatóságának fontos biztosítékai. A kialakított keret eddig jól működött, és alapvető fontosságú a szabályok megfelelő végrehajtásának biztosítása.

Az ESMA évente közzéteszi a különböző európai piacok, köztük a szén-dioxid-piac méretére vonatkozó becslést. A 2020-as legfrissebb becslésben az ESMA számítása szerint a

---

alapján az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei árverés útján történő értékesítésének időbeli ütemezéséről, lebonyolításáról és egyéb vonatkozásairól (HL L 302., 2010.11.18., 1. o.).

[95] Az Európai Parlament és a Tanács 596/2014/EU rendelete (2014. április 16.) a piaci visszaélésekről (piaci visszaélésekről szóló rendelet), valamint a 2003/6/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv és a 2003/124/EK, a 2003/125/EK és a 2004/72/EK bizottsági irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 173., 2014.6.12., 1. o.).

[96] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/849 irányelve (2015. május 20.) a pénzügyi rendszerek pénzmosás vagy terrorizmusfinanszírozás céljára való felhasználásának megelőzéséről, a 648/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 2005/60/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv és a 2006/70/EK bizottsági irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 141., 2015.6.5., 73. o.).

[97] A piaci visszaélésekről szóló rendelet értelmében felelős illetékes nemzeti hatóságok listája az ESMA weboldalán található.

kibocsátási egységek teljes kereskedési tevékenységének értéke mintegy 687 milliárd EUR[98]. E végösszegből a kibocsátási egységek származtatott ügyletei messze a legnagyobb piaci részesedést képviselik. Az ügyletek többségét kereskedési helyszíneken végzik (kb. 95 %), és csak kis részüket bonyolítják tőzsdén kívül (OTC).

A származtatott ügyletek kulcsszerepet játszanak, mivel rugalmas módokat biztosítanak az ETS üzemeltetői számára a szén-dioxid-árakkal kapcsolatos kockázatok kezelésére. Az e szerződéseket kínáló tőzsdék és pénzügyi közvetítők szabadon „csomagolhatnak" kibocsátási egységeket különböző pénzügyi termékekbe, a piaci preferenciák és a kialakult jogi keret függvényében.

Ahogy az összes piac, úgy az uniós szén-dioxid-piac is megérezte a Covid19-világjárvány hatásait 2020-ban. A válság nyomán a kibocsátási egységek ára a 2019. évi 24,84 EUR átlagos szintről 14,71 EUR-ra csökkent[99]. A szén-dioxid-árak azonban gyorsan visszaemelkedtek. Piaci elemzők rámutattak, hogy a piaci stabilizációs tartalék (MSR) jelentősen javította a piac ellenálló képességét a jelentős keresleti sokkokkal, például a globális világjárvány okozta sokkhatással szemben.

A kibocsátási egységek árát számos tényező befolyásolhatja[100]. Vezető piaci elemzők különösen a piaci többletet felszívó MSR-t és a piaci szereplők hosszú távú szakpolitikai várakozásait emelik ki. A szén-dioxid-piac előretekintő, és számít a jövőbeli jogszabályi változásokra. Az európai klímarendeletben foglalt, 2030-ra vonatkozó fokozott éghajlat-politikai törekvés alacsonyabb uniós ETS-határértéket tesz szükségessé, ami csökkentené a kibocsátási egységek kínálatát. Elemzők szerint a piaci szereplők már most is figyelembe veszik ezt a várható változást.

Mind az elsődleges, mind a másodlagos piacon továbbra is az ETS-nek megfelelő szervezetek képezik a meghatározó kategóriát. A közös aukciós platformon árverésre jogosult ajánlattevők száma kismértékben nőtt, és 2020. decemberig elérte a 90 résztvevőt. A résztvevők döntő többsége üzemeltető volt (72 %), míg a többiek befektetési vállalkozások és hitelintézetek (18 %), illetve a MiFID követelményei alól mentesített személyek (10 %) voltak[101].

A másodlagos piacon a MiFID szabályai előírják a kereskedési helyszínek és befektetési vállalkozások számára, hogy jelentsék az illetékes hatóságoknak a kibocsátási egységekben tartott pozíciókat. A különböző piaci szereplők, köztük a befektetési vállalkozások által kibocsátási egységekben tartott pozíciók összevont bontása is nyilvánosan elérhető és hetente megjelenik az ESMA weboldalain[102]. Ezek a jelentések jól mutatják a mennyiségek piaci

[98] Az ESMA véleménye a járulékos tevékenységről – a piac méretének kiszámítása – 2020. évi frissítés.
[99] 2020. március 23-i ár (14,71 EUR).
[100] Rövid távú tényezők például a gáz- és olajárak, az időjárási viszonyok, a megújulóenergia-termelés, az árverések és ingyenes kiosztások ütemezése stb.
[101] Ez a MiFID-ben meghatározott külön kategóriára vonatkozik azon vállalatoknál, amelyek pénzügyi eszközökkel kereskednek, ám ezt kiegészítő jelleggel (teljes üzleti tevékenységük csekély hányadaként) végzik.
[102] Árualapú származtatott ügyletek heti pozíciójelentési rendszere.

szereplők közötti megoszlását, és azt jelzik, hogy a spekulatív magatartással összefüggésbe hozható befektetési alapok jelenleg az összes pozíciónak csak kis hányadát birtokolják a piacon.

A 4. szakasz kezdetét jelentős változás jellemezte a másodlagos piacon. A múltban a másodlagos piaci kereskedés jelentős része az ICE Futures Europe egyesült királyságbeli tőzsdeplatformján zajlott. 2021. június 7-én az ICE London az uniós kibocsátási egységek (azonnali és származtatott ügyletek) kereskedelmét áthelyezte ICE Endex nevű leányvállalatához Hollandiába. Az ICE Endex útján folytatott kereskedés a holland pénzügyi piaci hatóság felügyelete alá tartozik.

Az energiaárak 2021-es emelkedése nyomán megújult a szén-dioxid-árak iránti érdeklődés és az uniós szén-dioxid-piac felügyeleti rendszere. Az általános egyetértés szerint a növekedés fő okát a rekordszintű globális gázárak jelentik, míg a magasabb szén-dioxid-árnak sokkal kisebb a hatása. A Bizottság 2021. október 13-i közleménye[103] bizonyítja, hogy a gázár emelkedése kilencszer akkora hatást gyakorol a villamosenergia-árakra, mint a szén-dioxid-ár emelkedése. Az európai szén-dioxid-piac tisztességes árképzését és integritását szilárd felügyeleti rendszer garantálja, amely más pénzügyi piacokat is felügyel. Mindazonáltal a Bizottság bejelentette, hogy felkéri az ESMA-t, hogy fokozza az uniós szén-dioxid-piac fejleményeinek nyomon követését.

6. A KIBOCSÁTÁSOK NYOMON KÖVETÉSE, JELENTÉSE ÉS ELLENŐRZÉSE

A 3. szakaszt (2013–20) és az azutáni időszakot illetően az EU ETS-re vonatkozó nyomonkövetési, jelentési, hitelesítési és akkreditációs előírásokat a nyomon követésről és jelentésről szóló rendelettel (MRR)[104], valamint az akkreditációról és hitelesítésről szóló rendelettel (AVR)[105] harmonizálták.

Az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerben a nyomonkövetési rendszer „elemekből felépíthető” megközelítésként van kialakítva, amely a költséghatékonyság érdekében nagyfokú rugalmasságot biztosít az üzemeltetők számára, ugyanakkor rendkívül megbízhatóvá teszi a nyomon követett kibocsátási adatokat. E célból az üzemeltetők többféle nyomonkövetési módszert (számításon alapuló vagy mérésen alapuló, valamint – kivételesen – kivételes megközelítést) is alkalmazhatnak, beleértve a létesítmények egyes részei tekintetében a módszereket kombinálását is. A légijármű-üzemeltetők esetében csak számításon alapuló módszerek engedélyezettek, és az EU ETS hatálya alá tartozó légi járatoknál a kiszámítandó központi paramétert az üzemanyag-fogyasztás jelenti. A létesítményekre és a légijármű-üzemeltetőkre olyan követelmény vonatkozik, miszerint az

[103] A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Az emelkedő energiaárak kezelése: a cselekvés és a támogatás eszköztára, COM(2021) 660 final.

[104] 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.).

[105] A Bizottság (EU) 2018/2067 végrehajtási rendelete (2018. december 19.) a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv értelmében az adatok hitelesítéséről és a hitelesítők akkreditálásáról (HL L 334., 2018.12.31., 94. o.).

adott illetékes hatóság által a nyomon követésről és jelentésről szóló rendelet alapján jóváhagyott nyomonkövetési tervvel kell rendelkezniük, aminek köszönhetően elkerülhető a nyomonkövetési módszerek önkényes kiválasztása és az adatok időbeli eltérése is (az EU ETS részt vevő országokban alkalmazott nyomon követés részletes áttekintését lásd a kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 11. függelékének 11.1. fejezetében).

Az akkreditációról és hitelesítésről szóló rendelet uniós szinten harmonizált módszert vezetett be a hitelesítők akkreditálására. A hitelesítőket egy nemzeti akkreditáló testületnek kell akkreditálnia ahhoz, hogy az akkreditációról és hitelesítésről szóló rendelet szerinti hitelesítést végezhessenek. Ez az egységes akkreditációs rendszer lehetővé teszi a kölcsönösen elismert hitelesítők számára, hogy valamennyi részt vevő országban működjenek, ezáltal teljes mértékben kiaknázza a belső piac adta lehetőségeket, és hozzájárul ahhoz, hogy elegendő legyen a rendelkezésre állás az egész EU-ban (az akkreditációról és hitelesítésről szóló rendelet EU ETS részt vevő országokban történő végrehajtásának részletes áttekintését lásd a kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 11. függelékének 11.2. fejezetében).

A nyomon követésről és jelentésről szóló rendelet, valamint az akkreditációról és hitelesítésről szóló rendelet 2018-as első aktualizálását követően – amelynek célja a nyomonkövetési, jelentéstételi, hitelesítési és akkreditációs szabályok javítása, pontosítása és egyszerűsítése, valamint a rendszer hatékonyságának javítása volt – 2019 februárjában megkezdődött a két rendelet második aktualizálása. A cél az olyan lezáratlan kérdések megoldása volt, mint például a megújulóenergia-irányelv átdolgozásának végrehajtása. Ennek eredményeként 2020. december 14-én elfogadásra került a nyomon követésről és jelentésről szóló rendelet módosításáról szóló (EU) 2020/2085 bizottsági végrehajtási rendelet[106] és az akkreditációról és hitelesítésről szóló rendelet módosításáról szóló (EU) 2020/2084 felhatalmazáson alapuló bizottsági végrehajtási rendelet[107].

Az EU ETS részt vevő országok eltérő megközelítéseket alkalmaznak a végrehajtásáért felelős illetékes hatóságokkal szemben. Egyes országokban több helyi hatóság van bevonva, míg másokban központosítottabb a végrehajtás (az EU ETS részt vevő országok adminisztratív intézkedéseinek részletes áttekintését lásd a kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 11. függelékének 11.3. fejezetében). Összességében elmondható, hogy a részt vevő országok EU ETS igazgatási rendszere jórészt hatékonynak bizonyult a 3. szakaszban.

A megfelelési intézkedéseket illetően az EU ETS irányelv 100 EUR-s (inflációval indexált) bírságot ír elő a leadás árán felül a kibocsátott CO_2 minden olyan tonnája után, amelyre nem adtak le kellő időben kibocsátási egységet. Az EU ETS végrehajtásával összefüggő

[106] A Bizottság (EU) 2020/2085 végrehajtási rendelete (2020. december 14.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek megfelelő nyomon követéséről és jelentéséről szóló (EU) 2018/2066 bizottsági végrehajtási rendelet módosításáról és helyesbítéséről (HL L 423., 2020.12.15., 37. o.).
[107] A Bizottság (EU) 2020/2084 végrehajtási rendelete (2020. december 14.) a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv értelmében az adatok hitelesítéséről és a hitelesítők akkreditálásáról szóló (EU) 2018/2067 bizottsági végrehajtási rendelet módosításáról és helyesbítéséről (HL L 423., 2020.12.15., 23. o.).

jogsértésekre alkalmazandó egyéb bírságok az érintett ország által meghatározott nemzeti rendelkezéseken alapulnak (a részt vevő országok EU ETS megfelelésének részletes áttekintését lásd a kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum 11. függelékének 11.4. fejezetében).

Amióta a nyomon követésről és jelentésről szóló rendelet lehetővé tette az országok számára az elektronikus jelentéstétel kötelezővé tételét, javult a megfelelési rendszer hatékonysága. A 3. szakaszban az EU ETS részt vevő országok több mint fele számolt be arról, hogy a nyomonkövetési tervekhez, kibocsátási jelentésekhez, ellenőrzési jelentésekhez és/vagy fejlesztési jelentésekhez elektronikus mintákat használtak. A másik fele arról számolt be, hogy az EU ETS rendszerrel kapcsolatos jelentéstételhez valamilyen automatizált informatikai rendszert használ.

A 3. szakaszban, valamint annak ellenére, hogy a Covid19-válság miatt a 2020-as és 2021-es megfelelési ciklusban nehéz gazdasági helyzet alakult ki, az EU ETS-nek való megfelelés szintje következetesen nagyon magas maradt. Eleget tettek jogi kötelezettségeiknek azon üzemeltetők, amelyek a legtöbb évben a helyhez kötött létesítményekből és a légi közlekedésből származó kibocsátások több mint 99 %-áért felelősek.

7. AZ EU ETS ÉS A SVÁJCI ETS ÖSSZEKAPCSOLÁSA

Az EU ETS és a svájci szén-dioxid-piac összekapcsolásáról szóló tárgyalások az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye Feleinek 21. Konferenciáján zárultak le 2015 decemberében. A Tanács (EU) 2017/2240 határozata[108] alapján került sor az összekapcsolási megállapodás[109] Unió nevében történő aláírására, ideiglenes alkalmazására 2017. november 23-tól és jóváhagyására a Tanács (EU) 2018/219 határozatával[110]. 2019. december 6-án az EU és a Svájci Államszövetség kicserélték a megerősítő okiratokat, miután 2019. december 5-én a Svájci Államszövetség kiterjesztette ETS-ét a légi közlekedésre a 2/2019. sz. határozat[111] útján. Következésképpen az összekapcsolási megállapodás 2020. január 1-jén lépett hatályba[112]. Azóta az EU ETS és a svájci ETS 2020-as kibocsátása az összekapcsolt rendszerek hatálya alá tartozik.

[108] A Tanács (EU) 2017/2240 határozata (2017. november 10.) az Európai Unió és a Svájci Államszövetség közötti, az uniós és a svájci kibocsátáskereskedelmi rendszer összekapcsolásáról szóló megállapodásnak az Unió nevében történő aláírásáról és ideiglenes alkalmazásáról (HL L 322., 2017.12.7., 1. o.).
[109] Megállapodás az Európai Unió és a Svájci Államszövetség között az uniós és a svájci kibocsátáskereskedelmi rendszer összekapcsolásáról (HL L 322., 2017.12.7., 3. o.).
[110] A Tanács (EU) 2018/219 határozata (2018. január 23.) az Európai Unió és a Svájci Államszövetség közötti, az uniós és a svájci kibocsátáskereskedelmi rendszer összekapcsolásáról szóló megállapodás megkötéséről (HL L 43., 2018.2.16., 1. o.).
[111] Az Európai Unió és a Svájci Államszövetség közötti, az uniós és a svájci kibocsátáskereskedelmi rendszer összekapcsolásáról szóló megállapodás által létrehozott vegyes bizottság 2/2019. sz. határozata (2019. december 5.) az Európai Unió és a Svájci Államszövetség közötti, az uniós és a svájci kibocsátáskereskedelmi rendszer összekapcsolásáról szóló megállapodás I. és II. mellékletének módosításáról (HL L 314., 2020.9.29., 68. o.).
[112] Értesítés az Európai Unió és a Svájci Államszövetség közötti, az uniós és a svájci kibocsátáskereskedelmi rendszer összekapcsolásáról szóló megállapodás hatálybalépéséről (HL L 330., 2019.12.20., 1. o.).

Az összekapcsolási megállapodás nem érinti az EU és a svájci ETS független jellegét. Izland, Liechtenstein és Norvégia rendszereitől eltérően – amelyek az EGT-megállapodásban rögzített mechanizmusok révén teljes mértékben integrálva vannak az EU ETS-be – mindkét rendszer független marad. Az összekapcsolási megállapodás meghatározza a két rendszer kapcsolódási feltételeit és követelményeit, és létrehozza az EU ETS irányelv 25. cikkében[113] foglalt összekapcsolási feltételek teljesülésének biztosításához szükséges mechanizmust.

Az EU számára kulcsfontosságú követelmény volt a légi közlekedés bevonása az összekapcsolási megállapodásba. A megállapodás 6. cikke alapján Svájc az EU ETS-ével megegyező megközelítést alkalmazza a kibocsátási egységek lefedettsége, összkvótája és kiosztása tekintetében. A svájci belföldi és a Svájcból az EGT-be tartó légi járatok a svájci ETS, míg az EGT-ből Svájcba tartó légi járatok az EU ETS hatálya alá tartoznak. Ez teszi lehetővé, hogy az összekapcsolási megállapodás mind az EU ETS, mind a svájci ETS környezeti integritásához hozzájáruljon.

Amint a7. táblázat mutatja, a két rendszer kompatibilitása nem méretbeli kérdés, hanem az összekapcsolt szén-dioxid-piacok integritásának és az üzemeltetők egyenlő versenyfeltételeinek megőrzésére vonatkozó minőségi követelmények és megfontolások kérdése.

7. táblázat: Az EU ETS és a svájci ETS összehasonlítása

<table>
<tr><th></th><th colspan="2">EU ETS</th><th colspan="2">Svájci ETS</th></tr>
<tr><td>A 2020-ban árverésre bocsátott általános célú kibocsátási egységek száma</td><td colspan="2">778 505 000</td><td colspan="2">265 000 (ebből 175 000 árverésére 2021-ben került sor a 2020-as árverések törlése miatt)</td></tr>
<tr><td>A 2020-ban árverésre bocsátott légi közlekedési kibocsátási egységek száma</td><td colspan="2">9 174 000</td><td colspan="2">196 500</td></tr>
<tr><td>A 2020-ban ingyenesen kiosztott általános célú kibocsátási egységek száma</td><td colspan="2">66 775 8544</td><td colspan="2">4 391 331</td></tr>
<tr><td rowspan="2">A 2020-ban ingyenesen kiosztott légi közlekedési kibocsátási egységek száma</td><td>EU légi közlekedési kibocsátási egységek az EU ETS számára</td><td>Svájci légi közlekedési kibocsátási egységek a svájci ETS számára</td><td>Svájci légi közlekedési kibocsátási egységek a svájci ETS számára</td><td>EU légi közlekedési kibocsátási egységek az EU ETS számára</td></tr>
<tr><td>32 486 017</td><td>501 278</td><td>570 696</td><td>473 521</td></tr>
<tr><td>A helyhez kötött létesítmények hitelesített kibocsátása 2020-ban</td><td colspan="2">1 355 141 953</td><td colspan="2">4 874 278</td></tr>
</table>

[113] Az EU ETS irányelv 25. cikkével összhangban az EU ETS „a kibocsátást abszolút összkvóta megállapításával szabályozó és kötelező erejű, az üvegházhatású gázkibocsátással való kereskedést lehetővé tévő rendszerekkel” kapcsolódhat.

A légi közlekedési üzemeltetők hitelesített kibocsátása 2020-ban[114]	EU ETS	Svájci ETS	Svájci ETS	EU ETS
	24 917 481	299 610	283 329	366 102
A helyhez kötött létesítmények száma 2020-ban	10 437[115]		51	
A légi közlekedési üzemeltetők száma 2020-ban	352[116]		3	

Forrás: EUTL és a svájci kibocsátásiegység-forgalmi jegyzék[117]

Az összekapcsolási megállapodás hatálybalépésétől kezdve a bármelyik rendszer keretében keletkező kibocsátások a bármelyik rendszerben kiadott kibocsátási egységek leadásával fedezhetők. Ily módon mindkét rendszer üzemeltetői nagyobb piacot érhetnek el, ami hatékonyságnöveléssel járhat. Ennek érdekében a megállapodás 3. cikkének (2) bekezdésében előírt közvetlen kapcsolat jött létre a két rendszer kibocsátásiegység-forgalmi jegyzékei között, hogy kibocsátási egységek legyenek áthelyezhetők a két rendszer számlái között.

Az összekapcsolási megállapodás 2020. évi hatálybalépését követően az üzemeltetők (helyhez kötött és légi közlekedési) a svájci ETS keretében kiadott 642 413 kibocsátási egységet[118] használtak fel, kihasználva az EU és a svájci ETS közötti kapcsolat által nyújtott fokozott rugalmasságot.

Az alábbi 8. és 9. táblázat az összekapcsolás hatását és azt mutatja, hogy az EU ETS (8. táblázat) vagy a svájci ETS (9. táblázat) által kezelt üzemeltetők milyen mértékben profitáltak a kapcsolódásból azáltal, hogy a másik rendszerben kiadott kibocsátási egységeket használták fel a leadási kötelezettségeik teljesítéséhez.

Az EU ETS helyhez kötött létesítményei csak nagyon kis mértékben vettek igénybe svájci ETS kibocsátási egységeket a megfeleléshez; a teljesített kötelezettségek 0,0044 %-ához kevesebb mint 60 000 svájci általános célú kibocsátási egységet használtak fel. Az EU ETS hatálya alá tartozó légijármű-üzemeltetők a kötelezettségek 2,34 %-ához használtak fel svájci légi közlekedési kibocsátási egységeket, de általános célú kibocsátási egységeket nem.

[114] Egyes légi közlekedési üzemeltetők mindkét rendszerben megfelelési kötelezettségekkel szembesülnek.
[115] Az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzék alapján 2020-ban nem kizárt üzemeltetők; 10 317 üzemeltető jelentett kibocsátást.
[116] Az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzék alapján 2020-ban nem kizárt üzemeltetők; 320 üzemeltető jelentett kibocsátást.
[117] Svájci kibocsátásiegység-forgalmi jegyzék.
[118] A számadat közvetlen kiosztást foglalja magában.

8. táblázat: Az EU ETS szerinti megfeleléshez felhasznált egységek

EU ETS							
Helyhez kötött létesítmények	*Ingyenes kiosztás és*	*Hitelesített kibocsátás*	*Leadott egységek*				
			Összesen	*EUA*	*CHU 2020*		
	1 446 263 544	1 355 141 953	1 348 077 920	1 348 018 396	59 524		
Összes %-a			*100%*	*99,9956%*	*0,0044%*		
Légijármű-üzemeltetők	*Ingyenes kiosztás (svájci ETS is) és*	*Hitelesített kibocsátás, CH ETS keretében is*	*Leadott egységek*				
			Összesen	*EUAA*	*EUA*	*CHUA 2020*	*CHU 2020*
	42 177 108	25 217 091	24 880 715	12 292 505	12 005 321	582 889	0
Összes %-a			*100%*	*49,41%*	*48,25%*	*2,34%*	*0,00%*

A svájci ETS helyhez kötött létesítményei kötelezettségeik 0,19 %-át teljesítették EU ETS kibocsátási egységekkel. Ezzel szemben az EU ETS általános célú és légi közlekedési kibocsátási egységei több mint 40 %-át tették ki a svájci ETS hatálya alá tartozó légijármű-üzemeltetők megfelelésének. Ennek oka az volt, hogy a svájci ETS hatálya alá tartozó egyes üzemeltetők kaptak a kiosztott uniós kibocsátási egységekből, hogy azokkal fedezzék az EU ETS szerinti kibocsátásukat.

9. táblázat: A svájci ETS szerinti megfeleléshez felhasznált egységek

Svájci ETS								
Helyhez kötött létesítmények	*Ingyenes kiosztás és árverés (CHU)*	*Hitelesített kibocsátás*	*Leadott egységek*					
			Összesen	*EUA*	*CHU 2020*	*CER*		
	4 656 331	4 874 278	4 877 617	9 390	4 761 361	106 866		
Összes %-a			*100%*	*0,19%*	*97,62%*	*2,19%*		
Légijármű-üzemeltetők (Svájc kezelésében)	*Ingyenes kiosztás (EU ETS is) és*	*Hitelesített kibocsátás, EU ETS keretében is*	*Leadott egységek*					
			Összesen	*EUAA*	*EUA*	*CHUA*	*CHU*	*CER*
	1 240 717	649 431	649 971	263 375	540	373 640	0	12 416
Összes %-a			*100%*	*40,52%*	*0,08%*	*57,49%*	*0,00%*	*1,91%*

10. táblázat: A kibocsátási egységek EU és svájci ETS közötti áthelyezése 2020. szeptember és 2021. április között

Áthelyezések (általános célú és légi közlekedési kibocsátási egységek mindkét rendszerből)		
Innen	*Ide*	*Összesen*
EU	CH	977 065
CH	EU	450 578
Egyenleg		**526 487**

8. AZ ENERGIAHATÉKONYSÁGI IRÁNYELV ÉS A NEMZETI ENERGIA- ÉS KLÍMATERVEK VÉGREHAJTÁSÁNAK AZ EU ETS-RE GYAKOROLT HATÁSAI

A szén-dioxid-piaci jelentésnek figyelembe kell vennie az energiahatékonysági irányelv végrehajtásának hatásait, valamint az integrált nemzeti energia- és klímatervekben (NEKT) foglalt szakpolitikák és intézkedések általános hatását az EU ETS működésére nézve,

beleértve a kibocsátási egységek kereslete és kínálata közötti egyensúlyt az uniós szén-dioxid-piacon[119]. Ez a fejezet ezt a két témát tárgyalja.

8.1. Az energiahatékonysági irányelv végrehajtásának az EU ETS-re gyakorolt hatása

Az EU ETS és az energiahatékonysági irányelv között több kölcsönhatás áll fenn, különösen ott, ahol a szakpolitikai intézkedések kihatnak a rendszer hatálya alá tartozó üzemeltetők energiahatékonyságára. Az energiahatékonysági irányelv 8. cikke költséghatékony energiahatékonysági intézkedéseket ösztönöz azáltal, hogy előírja a nagy üzemeltetők számára, hogy négyévente energetikai auditot végezzenek, vagy tanúsított energia- vagy környezetgazdálkodási rendszert használjanak. Ez abban segíti a nagy üzemeltetőket, hogy meghatározzák az energiaveszteséget, az energiamegtakarítási potenciált és az energiafogyasztásuk csökkentését célzó költséghatékony intézkedéseket.

Az energiahatékonysági irányelv közvetlenül az energiamegtakarításra irányuló központi rendelkezése a 7. cikk, amely előírja a tagállamok számára, hogy hozzanak szakpolitikai intézkedéseket az energiamegtakarítás elérése érdekében[120]. Mivel a tagállamok megválaszthatják, hogy mely ágazatokra összpontosítanak, ezen intézkedések kölcsönhatásban lehetnek az EU ETS szerinti kötelezettségekkel. Ami az EU ETS ágazataira gyakorolt lehetséges hatásokat illeti, a tagállami intézkedések négy kategóriába sorolhatók:

- Az EU ETS hatályán kívül eső ágazatokban végrehajtott energiahatékonysági szakpolitikai intézkedések, amelyeknek nincs közvetlen kölcsönhatása a rendszerrel, mint például egy régi szenes kályha hatékonyabb biomassza-tüzelésű kazánra cserélése.
- Az ETS-ágazatok – például villamos energia, távfűtés, illetve a közlekedési és fűtési célú tüzelőanyagot szolgáltató finomítók – által biztosított energia felhasználásának csökkentését célzó energiahatékonysági intézkedések. Ezek közé tartozik a távfűtésű épületek szigetelése, az elektromos berendezések cseréje és a közlekedési célú tüzelőanyagok hatékonysági intézkedései. Bár a vonatkozó döntések az EU ETS hatálya alá tartozó létesítményeken kívül esnek, a szén-dioxid árának jelzése ösztönözheti a piaci szereplőket, elsősorban a fogyasztókat.
- Az energiahordozó-váltáshoz vezető fellépéseket előmozdító szakpolitikai intézkedések, mint például az elektromos fűtőberendezés napenergiával működő fűtőberendezésre cserélése (ami egy ETS ágazat kisebb energiafogyasztását eredményezi) vagy a gázkazán hőszivattyúra cserélése (ami egy ETS ágazat nagyobb energiafogyasztását eredményezi).
- Az EU ETS hatálya alá tartozó létesítmények alapvető folyamatainak energiahatékonyságát előmozdító szakpolitikai intézkedések.

[119] Az energiahatékonyságról szóló 2012/27/EU irányelv módosításáról szóló, 2018. december 11-i (EU) 2018/2002 európai parlamenti és tanácsi irányelv 24. cikke (HL L 328., 2018.12.21., 210. o.), valamint az energiaunió és az éghajlat-politika irányításáról szóló, 2018. december 11-i (EU) 2018/1999 európai parlamenti és tanácsi rendelet 29. és 35. cikke (HL L 328., 2018.12.21., 1. o.) alapján.

[120] A Bizottság ajánlása az energiamegtakarítási kötelezettségek átültetéséről, C(2019) 6621 final.

Ez utóbbi intézkedéseknek közvetlen kölcsönhatása van az EU ETS-szel. A 2014–20-as időszakban Belgium, Hollandia és Románia[121] az ETS létesítményekre fókuszáló, 7. cikk szerinti szakpolitikai intézkedésekről – önkéntes megállapodások (Belgium és Hollandia) vagy egyenértékű intézkedések (Románia) – számolt be[122]. Ezek az intézkedések nagy részét tették ki az ezen országok által a 2014–2018-as időszakra jelentett halmozott energiamegtakarításnak: 61 %-ot Belgium, 20 %-ot Hollandia és 44 %-ot Románia esetében[123]. Bár az önkéntes megállapodások előírása szerint az üzemeltetőknek energiahatékonysági vagy energiamegtakarítási célok mellett kell elkötelezniük magukat, e célok nem korlátozódnak az EU ETS hatálya alá tartozó energiafogyasztásra. A gyakorlatban ugyan a legtöbb energiamegtakarítás valószínűleg az EU ETS hatálya alá tartozó ipari folyamatok energiahatékonyságának javulásából származik, ám a megtakarítás egy része rendszeren kívüli energiafogyasztásból is származhat (pl. üzemanyag-gazdaságosság a közlekedésben, az irodák energiahatékonysága). Bár a legtöbb tagállam legalább egy olyan szakpolitikai intézkedést alkalmaz, amely az EU ETS hatálya alá is tartozó iparágakra irányul, a 7. cikk szerint jelentett adatok nem tesznek különbséget az ETS ágazatokból és a más (al)ágazatokból származó megtakarítások között.

A 2014 és 2020. június közötti időszak esetében az energiahatékonysági irányelv 7. cikkének (4) bekezdésében foglalt rendelkezések kitértek az EU ETS-szel való kölcsönhatásokra.

- A tagállamok a 7. cikk (4) bekezdésének b) pontjában említett lehetőséget vehették igénybe a 2014–20-as időszakra előírt energiamegtakarítás mennyiségének kiszámításához. A számításból részben vagy egészben kihagyhatták az EU ETS hatálya alá tartozó ipari telephelyeken való felhasználásra értékesített energiát. 15 tagállam vette igénybe a lehetőséget[124].

- A 7. cikk (4) bekezdésének c) pontja lehetővé tette a tagállamok számára, hogy a kínálati oldalon az energiahatékonyságot előmozdító intézkedésekből származó energiamegtakarítást bejelentsék a 7. cikk (2) és (3) bekezdésével összhangban kiszámított energiamegtakarítás mennyiségéhez. Ezt a lehetőséget csupán három tagállam vette igénybe[125].

[121] A tagállamoknak 2020. április 30-ig kellett évente jelentést tenniük. A teljes kötelezettségi időszakra vonatkozó zárójelentés 2022 márciusáig esedékes. Ez az a három tagállam, amely kifejezetten az EU ETS-ben érintett iparágakkal foglalkozó intézkedést dolgozott ki. Lényegesen több olyan intézkedés létezik, amelyek általánosságban foglalkoznak iparágakkal (ezek az EU ETS hatálya alá tartozó és azon kívüli iparágakra is kiterjedhetnek). Az uniós energiahatékonysági intézkedések ODYSSEE-MURE adatbázisa a tagállami iparágakat célzó több mint 200 intézkedést sorol fel.

[122] Az önkéntes megállapodások és az egyenértékű intézkedések egyaránt az energiahatékonysági irányelv 7. cikkének b) pontja szerinti alternatív intézkedések. Az irányelv 2012-ben elfogadott eredeti változatában szerepelt az alternatív intézkedések nem teljes körű listája, de a 2018. évi felülvizsgálatát követően a listát törölték.

[123] E számok a tagállamok által az energiahatékonysági irányelv 24. cikkének (1) bekezdésével összhangban benyújtott éves jelentésekből származnak. A részarányok a 2014–2018-as évekre bejelentett, 7. cikk szerinti halmozott megtakarítást jelentik.

[124] E lehetőség 2021 és 2030 között nem alkalmazható, mivel ebben a kötelezettségi időszakban az energiahatékonysági irányelv 7. cikkének (4) bekezdése szerinti lehetőségek nem csökkentik az előírt halmozott megtakarítás minimális mennyiségét, vö. az irányelv 7. cikkének (5) bekezdésével.

[125] Dánia (távfűtéshez kapcsolódó energiamegtakarítás az energiahatékonysági kötelezettségi rendszer részeként), Románia (az erőművek hatékonyságára, a nagy hatásfokú kapcsolt energiatermelésre, az átviteli és elosztó hálózatok hatásfokára és a

Az ETS-en belüli energiahatékonysági szakpolitikai intézkedések révén elért energiamegtakarítás csökkenti a kibocsátási egységek iránti keresletet. Az ÜHG-kibocsátásra gyakorolt hatás összetettebb, mivel az ETS maximálja valamennyi érintett szervezet összesített kibocsátását, az MSR pedig a kínálat és a kereslet közötti egyensúlyhiányokat kezeli. Az ETS-ben közvetlenül szereplő vagy ahhoz közvetve kapcsolódó ágazatokban így az energiamegtakarítás hozzájárulhat a kibocsátás vagy a szén-dioxid-árak csökkentéséhez. Emellett ha az energiahatékonysági szakpolitikai intézkedések kezelik a piaci hiányosságokat és a költséghatékony energiatakarékossági intézkedések alkalmazásának akadályait, és további előnyökkel járnak, akkor a résztvevők számára is lehetővé teszik a kibocsátások alacsonyabb költségek melletti csökkentését. Az EU ETS szén-dioxid-árra vonatkozó ösztönzője pedig hozzájárul az uniós célok és a 3. cikk szerinti indikatív nemzeti energiahatékonysági célkitűzések eléréséhez.

8.2. A nemzeti energia- és klímatervek végrehajtásának az EU ETS-re gyakorolt hatása

A 2019-ben véglegesített 27 nemzeti energia- és klímaterv (NEKT) arról ad áttekintést, hogy az uniós tagállamok miként közelítik meg a klímasemlegességre való átállás 2021-től 2030-ig tartó első szakaszát.

A nemzeti energia- és klímatervek Bizottság általi értékelése[126] azt mutatta, hogy a meglévő és tervezett intézkedések alapján a tagállamok az 1990-es szinthez képest 41 %-kal tervezik csökkenteni a kibocsátást, meghaladva az EU által 2030-ra kitűzött korábbi 40 %-os csökkentési célt. A tervek azt is jelzik, hogy a villamosenergia termeléséhez szenet használó szinte minden tagállam fokozatosan kivezeti a szenet, illetve rögzítette a kivezetési időpontokat. Összesen 21 tagállam vagy már jelenleg is szénmentes a villamosenergia-termelés szempontjából[127], vagy kötelezettséget vállalt a szén (beleértve a lignitet és a tőzeget is) fokozatos kivezetésére és ehhez konkrét időpontokat jelölt meg nemzeti energia- és klímatervében. Ebben az összefüggésben a nemzeti energia- és klímatervek elképzelése szerint a szénfelhasználás 2030-ig 70 %-kal csökken 2015-höz képest, a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia aránya pedig 2030-ra eléri a 60 %-ot. E fejlemények közvetlenül érintenék az EU ETS-t, ami potenciálisan az energiaágazat kibocsátásának jelentős visszaeséséhez, majd a kibocsátási egységek iránti kereslet csökkenéséhez vezetne. Ha e politikavezérelt fokozatos kivezetés felgyorsítja a szénpiac által vezérelt szénkivonást, és ezeket a hatásokat a piaci stabilizációs tartalék nem semlegesíti, akkor csökkenhetnek az ETS-ben alkalmazott szén-dioxid-árak.

A Bizottság értékelése arra is kitért, hogy a meglévő és tervezett intézkedések szerinti uniós szintű megújulóenergia-arány 2030-ra elérheti a 33,1–33,7 %-ot, meghaladva a 2030-ra

---

távfűtés hatékonyságára vonatkozó 5 intézkedésből álló csomag) és Szlovénia (3 intézkedés a távfűtés hatékonyságával kapcsolatban).

[126] A nemzeti energia- és klímatervek kumulatív hatásának értékelése, COM(2020) 564 final; itt érhető el: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020DC0564&from=HU
Az egyes nemzeti energia- és klímatervekre vonatkozó bizottsági értékelések itt találhatók: https://ec.europa.eu/energy/topics/energy-strategy/national-energy-climate-plans/individual-assessments_en

[127] Belgium, Ciprus, Észtország, Lettország, Litvánia, Luxemburg és Málta.

kitűzött legalább 32 %-os célt. A nemzeti energia- és klímatervekben a megújuló energia terén meghatározott további beruházások és reformok akár tovább is növelhetik ezt az arányt. Az energiahatékonyság tekintetében nagyobb ambícióra van szükség a 2030-as cél eléréséhez[128]. Bár az uniós szintű végleges tervek és tervezett intézkedések fokozott tudatosságot mutatnak a kérdéssel kapcsolatban, a különbség felszámolása még jelentős erőfeszítéseket igényel. Amennyire ezek a fejlemények hatással lennének az EU ETS-be közvetlenül bevont vagy ahhoz közvetetten kapcsolódó ágazatokra, olyan mértékben csökkenthetik a kibocsátási egységek iránti keresletet. Az EU ETS szén-dioxid-árra vonatkozó ösztönzője pedig hozzájárul a nemzeti energia- és klímatervekben meghatározott nemzeti megújulóenergia- és energiahatékonysági célok eléréséhez.

A végleges nemzeti energia- és klímatervek Bizottság által végzett 2020. októberi értékelése óta néhány tagállam módosította és kiigazította terveit. Ennek kihatásairól részletesebb információkat tartalmaz a 2021. évi uniós éghajlat-politikai eredményjelentés[129]. Valamennyi tagállam 2023 júniusában (tervezet formájában) és 2024-ben (végleges tervek) köteles benyújtani a NEKT aktualizált változatát. Ezeknek tükrözniük kell a nettó ÜHG-kibocsátás 1990-hez képest 2030-ig legalább 55 %-kal történő csökkentésére vonatkozó uniós célkitűzésnek megfelelő fokozott törekvést, többek között potenciálisan figyelembe véve a 2030-as magasabb energiahatékonyságra (a végsőenergia-fogyasztás és a primerenergia-fogyasztás 36–39 %-os megtakarítása) és megújuló energiára (a megújuló energiaforrások 40 %-os részaránya az EU energiaszerkezetében) vonatkozóan a Bizottság által az európai zöld megállapodás végrehajtását célzó jogalkotási csomaggal javasolt célkitűzéseket. A Bizottság 2023 végéig valamennyi aktualizált tervtervezetet, 2024 végéig pedig a végleges terveket értékelni fogja.

9. KÖVETKEZTETÉSEK ÉS KILÁTÁSOK

Az EU ETS 3. szakaszában (2013–2020) a rendszer hatálya alá tartozó villamosenergia-termelésből és ipari létesítményekből származó ÜHG-kibocsátás csaknem 29 %-kal csökkent[130], ami összességében 43 %-os csökkenést jelent a rendszer 2005-ös létrehozása óta. Bár a kibocsátás jelentős, 11,4 %-os csökkenése kétségtelenül jórészt a Covid19-világjárvány hatásainak tudható be 2020-ban, ez mégis egy újabb év volt a 3. szakaszban évről évre szinte megszakítás nélkül csökkenő kibocsátások tekintetében. Ez a főként a villamosenergia- és hőtermelés terén azonosított dekarbonizációs tendenciákat tükrözi. E tendenciát erősíti az is, hogy a világjárvány előtti 2019-es kibocsátás több mint 9 %-kal csökkent 2018-hoz képest.

A légi közlekedésben az ETS hatálya alá tartozó ÜHG-kibocsátás 2013 és 2019 között 27,5 %-kal nőtt, minden évben emelkedve 2020-ig, amikor is a világjárvány megfordította a tendenciát és a hitelesített kibocsátás 2019-hez képest meredeken, 63 %-kal esett vissza. Ez azt jelentette, hogy a légi közlekedés kibocsátása 2019-ben volt eddig a legnagyobb.

[128] Az energiahatékonyság 2030-ig legalább 32,5 %-kal történő növelésére vonatkozó célkitűzéshez képest a különbség 2,8 százalékpont a primerenergia-fogyasztás és 3,1 százalékpont a végsőenergia-fogyasztás tekintetében.
[129] 2021. évi éghajlat-politikai eredményjelentés, COM(2021) 951 final.
[130] 2013 és 2020 között.

A 3. szakaszban az ETS megerősítésére és a kibocsátási egységek többletének kezelésére elfogadott jogszabályi változások kedvező eredményeket hoztak. 2018-ról 2019-re – amikor a piaci stabilizációs tartalék megkezdte működését – a többlet jelentősen, 1,65 milliárdról 1,39 milliárd kibocsátási egységre csökkent. Bár a többlet az alacsonyabb kereslet miatt nőtt 2020-ban, a következő két–négy év során várható a további többlet felhasználása, ami hozzájárul a piac megfelelő működéséhez. Ezenkívül a közzétett többletmutató és a 4. szakaszra (2021–30) vonatkozó EU ETS-jogszabályok alapján a 2021. évi árverési mennyiségek közel 40 %-kal csökkentek és 2022-ben is hasonló módon csökkennek majd.

A piaci stabilizációs tartalék működésbe lépését követő 3. szakasz végét a piaci szereplők bizalmának növekedése jellemezte, ami erősebb szén-dioxid-árjelzésben nyilvánult meg. 2020 és 2021 során, amikor – az ipar és a légi közlekedés Covid19-válság miatt kialakult nehéz gazdasági helyzete ellenére – 2020-ban stabil maradt és 2021-ben jelentősen nőtt a szén-dioxid-árjelzés, azt a magas gázárak és a 2030-ra vonatkozó fokozott éghajlat-politikai törekvés kihatásai befolyásolták.

A kibocsátási egységek magasabb ára az EU ETS-ben részt vevő országok árverésből származó összbevételének jelentős növekedését eredményezte. 2012 és 2021. június 30. között ez a bevétel meghaladta a 83,5 milliárd EUR-t és 2020-ban több mint 19 milliárd EUR-t, 2021 első felében pedig közel 14 milliárd EUR-t tett ki[131]. Összességében a 3. szakaszban e bevételek komoly részét (75 %) fordították éghajlat- és energiaügyi célokra.

A 3. szakaszban, valamint annak ellenére, hogy a Covid19-válság miatt a 2020-as és 2021-es megfelelési ciklusban nehéz gazdasági helyzet alakult ki, az EU ETS-nek való megfelelés szintje következetesen nagyon magas maradt. Eleget tettek jogi kötelezettségeiknek azon üzemeltetők, amelyek a legtöbb évben a helyhez kötött létesítményekből és a légi közlekedésből származó kibocsátások több mint 99 %-áért felelősek. Az EU ETS felépítése stabil maradt, és a részt vevő tagállamok közötti adminisztratív szervezet hatékonynak bizonyult.

A 3. szakasz utolsó évében létrejött, az EU ETS és egy másik rendszer – a svájci ETS – összekapcsolásáról szóló első megállapodás mindkét szén-dioxid-piacon azáltal segíti a rugalmasság és a hatékonyság fokozását, hogy mindkét rendszer üzemeltetői számára biztosítja a nagyobb piac előnyeit.

Az európai zöld megállapodás végrehajtását célzó, 2021 júliusában elfogadott csomag részeként a Bizottság a következő évekre a szén-dioxid-árazás szerepének megerősítését és kiterjesztését javasolta annak érdekében, hogy az EU teljesíteni tudja fokozott éghajlat-politikai törekvéseit. Az EU ETS továbbra is az uniós éghajlat-politika kulcsfontosságú pillére. A szén-dioxid-piacról szóló következő jelentés, amelynek közzététele 2022 végén várható, az EU ETS-nek a 4. szakasz első évére vonatkozó működéséről ad majd áttekintést.

[131] A 2020-as számadatban az EU-27, Izland, Liechtenstein és Norvégia, valamint az Egyesült Királyság, míg a 2021-es számadatban csak az EU-27, valamint Izland, Liechtenstein és Norvégia szerepel.